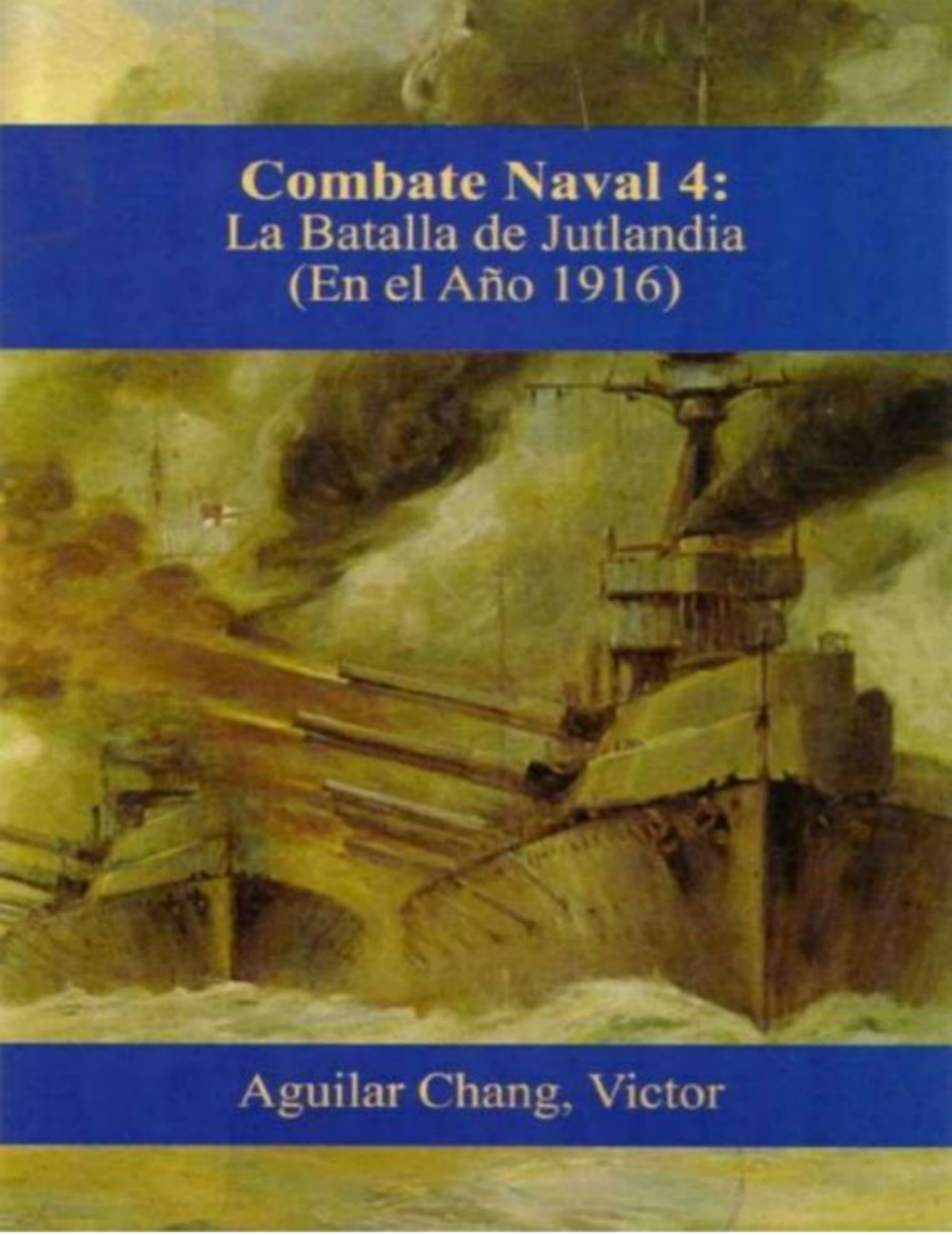
Combate Naval 4:
La Batalla de Jutlandia
(En el Año 1916)



Aguilar Chang, Victor

Combate Naval 4:
La Batalla de Jutlandia
(En el Año 1916)

Aguilar Chang, Victor

COMBATE-NAVAL 4:

La Batalla de Jutlandia (1916 d.C.)

-3ª Edición, 2015-

INTRODUCCION

Cuan vasta la cantidad de triunfos y fracasos que ha experimentado el ser humano en sus viajes por los océanos y mares de nuestro planeta, con todas esas historias podríamos escribir cientos, incluso miles de libros, pero de todos esos relatos nos enfoquemos en la evolución del combate-naval, y como los líderes de imperios, reinos, y naciones, han usado a sus marinas de guerra como instrumentos para auto proclamarse dueños y señores de las aguas de nuestro planeta.

Todo tiene un principio, y el principio de este relato inicia en la prehistoria, en aquel distante momento de nuestro pasado colectivo en el cual los primeros grupos de cazadores/recolectores comenzaron a vagar por la faz de nuestro planeta. En su camino ellos hallaron un sin fin de peligros y obstáculos, y uno de estos obstáculos fue hallar ante ellos algún cuerpo de agua de gran tamaño. Consideremos ahora que ellos hubieran querido cruzar un caudaloso río, para lograrlo habrían tenido tres opciones: nadar, construir un puente, o construir embarcaciones. Con las circunstancias adecuadas nadar sería la forma más sencilla de alcanzar la otra orilla, pero incluso un individuo físicamente apto solo podría realizar ese esfuerzo por una cantidad de tiempo limitada y serían pocos los bienes que podría transportar consigo. Construir un puente era otra opción, una vez concluida esa tarea grandes cantidades de personas y mercancías podrían ser llevadas de una orilla a la otra, pero la cantidad de tiempo, material y sofisticado conocimiento que se requerirían para construirlo serían proporcionales al tamaño y complejidad de la obra. Por lo tanto una solución intermedia entre las dos primeras sería construir embarcaciones; invirtiendo en su construcción menos recursos y

tiempo los individuos que se beneficiaran de ellas podrían cruzar el cuerpo de agua transportando una cantidad relativamente grande de bienes. Ese habría sido el génesis de las canoas, catamaranes, balsas, piraguas, y una gran variedad de naves de escaso calado, todas ellas pequeñas y diseñadas para viajar por un corto trecho. Esas naves requerirían de algún sistema de propulsión y dirección.

En un principio los primeros navegantes habrían usado pies y manos para impulsar y guiar a sus naves, pero con el tiempo aprendieron a usar herramientas como varas, remos y mucho después las velas. La última característica que distinguía a estos primeros botes es que estos habrían tenido una escaza capacidad de carga, solo un puñado de personas y mercancías podrían ser transportadas de un punto a otro; pero aun así, con la creación de las primeras embarcaciones el primer paso para poder efectuar el cruce de un cuerpo de agua de una manera más efectiva que nadar, y más barata que construir un puente, había sido dada, y desde ese momento los diseños de las embarcaciones crecieron junto con la imaginación del humano. Con la nueva capacidad de transporte nació el deseo de explorar y de establecer lazos comerciales con

otros pueblos, pero al mismo tiempo siempre existieron, y siempre existirán, individuos cuyas ambiciones van más allá del establecimiento de relaciones pacíficas con sus vecinos, y la deplorable actitud de quitarle por la fuerza a otros sus bienes también arribó a las aguas de los ríos, lagos, mares y océanos del mundo.

Poco a poco los barcos fueron cambiando, y las naves que antes transportaban a solo una o dos personas fueron creciendo y pasaron a ser cada vez más complejas. Para el año 3,000 a.C. comenzaron a aparecer en Egipto embarcaciones con estructuras reforzadas con gruesos clavos de madera y algunas de estas ya llegaban a tener hasta 36-metros de largo y eran capaces de transportar hasta 50 individuos, siendo varios de ellos remeros quienes formaban en conjunto una fuente de propulsión eficiente, pero eso no es todo, la evidencia nos indica que para esos días ya se estaban usando velas como un medio de propulsión auxiliar, las que complementaban el trabajo de los remeros. Los barcos egipcios fueron algunos de los primeros ejemplares de los barcos que nosotros conocemos como las *galeras*.

Los barcos eran cada vez más grandes. Ese es un dato de enorme importancia en la evolución de los conflictos armados. Con sus nuevas flotas los faraones podían proyectar su poder hacia tierras cada vez más lejanas enviando hacia las costas enemigas masas cada vez más nutridas de guerreros. Pero es necesario hacer una distinción entre las

operaciones que podían ejecutar las tropas transportadas: por una parte tenemos a las operaciones anfibias, en éstas el ejército transportado es llevado hasta una playa hostil donde la tropa es desembarcada y procede a luchar contra el enemigo en tierra firme; por otra parte están las batallas-navales, en ellas las embarcaciones chocan en mar abierto, y en el caso de las primeras flotas que surcaron los mares del mundo los infantes que eran transportados se lanzarían a efectuar las operaciones de abordaje para someter a las tripulaciones de las naves enemigas.

Los libros de esta serie han sido dedicados al estudio de los barcos de guerra y sus tácticas aplicadas en el combate-naval, y durante todo el proceso de esta historia veremos como los avances tecnológicos han provocado cambios de enorme importancia en los barcos y en sus tácticas. Las naves egipcias del año 3,000 a.C. eran embarcaciones de madera propulsadas por la fuerza muscular de sus remeros y/o por la fuerza del viento que era capturado por las velas de las embarcaciones. Esa era la tecnología de punta de sus días. Cinco mil años después, en nuestro siglo XXI, los buques de guerra son construidos con aleaciones metálicas, son impulsados por grandes y complejos motores de combustión interna, y están equipados con una enorme variedad de armas.

Sin lugar a dudas la tecnología ha cambiado enormemente con el paso del tiempo, sin embargo existen tres componentes fundamentales para todo barco de guerra:

primero tenemos a su casco, dentro del cual se transportan los soldados y los marineros, las armas, provisiones, y todo el equipo que requiere un barco para su funcionamiento; luego tenemos a su medio de propulsión, que pueden ser remos, velas, o motores; por último están sus armas con las que se intentará someter a la tripulación enemiga o con las cuales se intentará hundir al barco contrario, y de la misma manera que con los medios de propulsión, las armas han evolucionado, desde simples cuchillos y espadas, hasta piezas de artillería y mísiles-teledirigidos.

En el primer título de la serie se explicó la evolución del conflicto armado en el Mar Mediterráneo durante un período comprendido desde el año 480 a.C. hasta el año 1571

d.C., cuando el remo fue el medio de propulsión principal en la enorme mayoría de los barcos de guerra, mientras que las velas solo eran un medio de propulsión auxiliar usado solo cuando las condiciones climáticas fueran las propicias, y para ilustrar las

realidades del combate-naval durante esos 2,000 años vimos lo sucedido en las Batallas de Salamina (480 a.C.), Ecnomus (256 a.C.), y Lepanto (1571 d.C.). Luego tenemos al segundo título en el cual le dimos un vistazo a las naves de guerra propulsadas por el viento, y el período de tiempo que se cubrió en ese título fue desde el año 1588 d.C.

hasta 1805 d.C., cerca de 100 años de historia en los cuales se relató lo sucedido con la Armada Invencible (1588) y la Batalla de Trafalgar (1805).

En el tercer título de la serie, vimos lo que sucedió desde los primeros días de la Revolución Industrial, a mediados del siglo XVIII, hasta principios del siglo XX, colocando un énfasis en todo lo que sucedió desde el año 1805 hasta 1905 y observaremos como en esos 100 años de historia los avances tecnológicos tuvieron un profundo impacto en la evolución de los barcos de guerra, pasando ellos por un interesante período de transición, de los barcos de velas, a los barcos-híbridos, que tenían velas y primitivos motores de combustión interna, hasta los barcos que eran impulsados exclusivamente por motores de combustión interna, y junto a los cambios de su equipo de propulsión vimos la evolución de su protección, su armamento y claro está, sus tácticas, y vimos lo que sucedió en la Guerra Ruso-Japonesa de 1904 a 1905, siendo el punto álgido de ese conflicto la famosa Batalla de Tsushima (1905).

Este es el cuarto libro de la serie, en él veremos la enorme cantidad de cambios que se suscitaron en el período de tiempo desde 1906 hasta 1916, en solo 10 años la evolución de los barcos de guerra continúo por un camino muy interesante que dió como resultado la aparición de los famosos acorazados *dreadnoughts* y de sus familiares más ligeros, los cruceros-de-batalla, ambos verdaderos mastodontes blindados equipados con una prodigiosa cantidad de artillería de grueso calibre, y con ellos veremos lo sucedido en la famosa Batalla de Jutlandia (1916). Pero eso no es todo, en esa época también hicieron su importantísimo debut los submarinos, los aviones y los

primeros barcos que transportaban aviones, tres innovadores vehículos que en poco más de una generación transformarían la manera de combatir.

En el último trío de títulos veremos los siguientes pasos evolutivos dentro del equipo y las tácticas del combate-naval como sucedió desde el año 1942 hasta 1982, y en ellos explicaré lo sucedido en las Batallas de Midway (1942), el Mar de las Filipinas (1944), y la Guerra de las

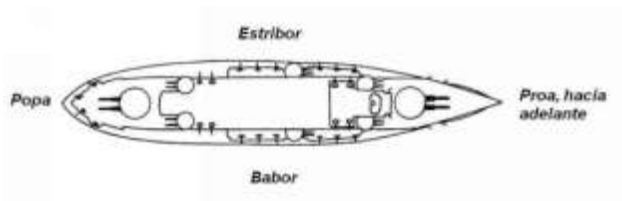
Malvinas (1982). En estos títulos veremos como los barcos que transportaban aviones, los aviones, y los barcos capaces de viajar bajo la superficie transformarían al combate-naval, y como pasó a ser el portaaviones el barco más importante dentro de una flota moderna. Y eso no es todo, ya desde principios del siglo XX la aparición de los aparatos electrónicos usados para fines militares alteraron enormemente la manera en la cual las batallas se desarrollarían, pronto aparecieron los radios, los radares y los misiles-teledirigidos, y todos ellos agregarían otro elemento de enorme importancia y complejidad al combate-naval moderno.

Es relevante observar que el medio de propulsión de los barcos y los aviones siempre ha tenido un gran impacto en las tácticas que han sido desarrolladas para poder aprovechar la maniobrabilidad y la velocidad que esos vehículos pueden desarrollar, pero en el armamento encontramos al factor fundamental para la creación de las tácticas para el combate entre flotas.

El armamento que podríamos encontrar en cualquier barco de guerra de cualquier época también ha evolucionado, desde pequeñas espadas hasta mísiles-teledirigidos. El barco es una plataforma de armas, y mientras más y mejores tenga mayores sus probabilidades de triunfar en un combate. Consideremos el siguiente ejemplo: la galera-de-guerra promedio que surcaba las aguas del Mediterráneo durante el siglo XVI d.C.

estaba equipada con cinco piezas de artillería de gran tamaño, por un tiempo ese armamento fue apropiado, todo porque su principal equipo de combate eran su tripulación, la que se lanzaba a efectuar operaciones de abordaje sobre los barcos enemigos. Pero con el paso del tiempo los barcos fueron creciendo en tamaño, y eventualmente las galeras simplemente serían pulverizadas cuando se enfrentaran contra un navío-de-línea de principios del siglo XIX, porque estos últimos estaban equipados con un centenar de piezas de artillería de grueso calibre que reducirían a las galeras a un montón de astillas mucho tiempo antes de que los tripulantes de ésta pudieran efectuar sus operaciones de abordaje. Cien años más tarde los navíos-de-línea podían ser aniquilados por acorazados del siglo XX equipados con piezas de artillería capaces de disparar proyectiles de alto-explosivo, y luego los acorazados del siglo XX

serían devastados por oleadas de aeronaves lanzadas en su contra desde portaaviones, las pequeñas aeronaves usando enormes cantidades de bombas y torpedos simplemente triunfarían sobre los mastodontes blindados. Sin otra opción los acorazados tuvieron



que ceder su papel de principal barco de guerra en una flota a los portaaviones. Así de simple.

Finalmente quiero aprovechar éste momento para referirme a cuatro términos que usaremos una y otra vez en estos libros: para orientarnos en un barco se ha bautizado a su parte frontal como la *proa*, a su vez costado derecho como *estribor*, el izquierdo es *babor*, y la parte posterior es la *popa*. Poco a poco los barcos fueron crecieron y se hicieron cada vez más complejos y fue necesario acuñar nuevos términos para designar sus nuevas secciones, pero por ahora solo es necesario conocer los términos anteriores.

CAPITULO I GRANDES LECCIONES

El titulo anterior de la serie fue dedicado a casi cien años de historia naval, una historia que nos llevó desde el final de las Guerras Napoleónicas hasta la Guerra Ruso-Japonesa (1904-1905), el primer gran conflicto del siglo XX, y como una muestra de lo que sucedería en el siguiente gran conflicto, en la guerra entre rusos y japoneses quedó ampliamente demostrado el enorme incremento en la letalidad del campo de batalla moderno. De cientos de miles de soldados que de ambos bandos se enfrentaron a lo largo de Manchuria, decenas de miles murieron en encarnizados combates. Lo mismo sucedió en el mar, decenas de poderosos barcos de guerra equipados con modernas armas y protegidos por gruesas capas de blindaje se enfrentaron en los combates frente a Port Arthur y en las Batallas del Mar Amarrillo y Tsushima. Decenas de barcos de todos los tamaños se perdieron y estos encuentros navales le dejaron a los analistas militares un enorme cumulo de material de investigación para la mejorar la doctrina táctica que regiría las futuras acciones y que también les ayudaría al desarrollo de nuevos barcos de guerra que en menos de una generación se enfrentarían en las aguas alrededor de Europa.

Pero retrocedamos un poco en el tiempo para analizar brevemente la doctrina táctica en el combate naval al inicio del siglo XX. Hasta el año de 1903 era el consenso que el duelo de artillería entre dos grandes flotas solo podía comenzar hasta que esas agrupaciones alcanzaran una distancia de 2,700-metros. Lo irónico es que ya para ese mismo año de los principales astilleros del mundo estaban partiendo acorazados y cruceros-blindados equipados con piezas de artillería de grueso y mediano calibre, que, aprovechando la entrada en servicio de mejorados larga-vistas y telémetros, podían lanzar sus proyectiles a más del doble de aquella distancia con suficiente precisión para dar en el blanco una cantidad de veces aceptable. Conscientes de esa realidad al año siguiente, durante la Guerra Ruso-Japonesa, los adversarios comenzaron a experimentar con el duelo de artillería de larga-distancia. En la Batalla del Mar Amarillo, del 10 de agosto de 1904, artilleros japoneses y rusos efectuaron proezas nunca antes logradas cuando en un duelo de artillería de larga-distancia lograron impactos en blancos que se hallaban hasta una distancia de 10,800-metros. Aunque tengo que recalcarlo, pocos proyectiles daban en el blanco a tan gran distancia. Meses después, en la Batalla de Tsushima, del 27 al 28 de mayo 1905, el duelo de artillería entre las flotas comenzó a una distancia de 6,300-metros, y a esa distancia los

contendientes lograron una cantidad aceptable de impactos con sus armas de grueso calibre. Poco a poco la distancia fue cerrándose, dando como resultado que la mayor parte de la acción fluctuara entre los 6,300 y los 1,200-metros. En sus reportes

posteriores a esa batalla los marineros japoneses indicaban que con todos sus proyectiles de grueso calibre ellos obtuvieron un 10% de impactos. Los rusos perdieron una enorme cantidad de barcos, y sin sus bitácoras y tripulaciones para dar reportes, no sabemos cual fue la cantidad de proyectiles que ellos dispararon, pero sin lugar a dudas sabemos que ellos lograron cuarenta impactos con proyectiles de 305mm en los barcos japoneses. Fue una cantidad muy similar a la de impactos reportados por los marineros japoneses, y como al principio de la batalla los adversarios se enfrentaron en una paridad de condiciones en su armamento de grueso calibre podemos asumir que los rusos obtuvieron un porcentaje de impactos similar.

Pero que un proyectil de en el blanco no es suficiente, éste tiene que causar daños.

Tras analizar los datos de la famosa batalla se alcanzó una conclusión de gran importancia: en el duelo de artillería a mediana y larga-distancia solo los proyectiles de grueso calibre podían penetrar las secciones más blindadas en un gran barco de guerra, y solo provocando un daño interno se podía hundir a un acorazado en una cantidad de tiempo relativamente corta. Es interesante observar que cada uno de los grandes acorazados enfrentados en Tsushima solo estaba equipado con una cantidad reducida de armas de grueso calibre de 305mm (un máximo de 4 de ellas), en cambio estos barcos tenían una cantidad sustancial de armas de 150mm (por lo general entre 12 a 16), siendo estas capaces de lanzar un verdadero diluvio de proyectiles de mediano calibre sobre un barco enemigo. Pero esos proyectiles eran incapaces de penetrar las secciones más protegidas de un acorazado, particularmente a larga distancia. Es cierto, estos causaron una enorme cantidad de daño en las secciones menos blindadas de los grandes barcos que atacaban, aniquilando a marineros y causando daños sustanciales en la superestructura, eventualmente reduciendo su capacidad de combate, pero no era suficiente. En esa acción tan pronto como la distancia entre las flotas se redujo lo suficiente el acorazado ruso *Suvorov* fue alcanzado por decenas de proyectiles de pequeño y mediano calibre que mataron a decenas y causaron una enorme cantidad de daño superficial. Pero aun con su capacidad de combate enormemente reducida, tras varias horas de intenso combate ese barco aún se hallaba a flote, porque su casco blindado no había sido suficientemente dañado, y para la

atardecer de esa batalla cuando las flotas ya estaban lejos, el acorazado *Suvorov* solo fue hundido por la acción de pequeñas lanchas de ataque japonesas que le encajaron varios torpedos. La conclusión más importante era que en el duelo a gran distancia entre los grandes barcos de guerra solo los proyectiles de 305mm provocaban el daño suficiente para enviar al fondo del mar a un gran acorazado en un período de tiempo relativamente corto.

Pero esa no fue la única conclusión de gran relevancia que se logró alcanzar sobre ese conflicto. En Tsushima la artillería japonesa fue la responsable directa del hundimiento de tres acorazados, y causó daños sustanciales a muchos otros, pero para

el anochecer una buena parte de la flota rusa se hallaba escapando hacia Vladivostok.

Sin embargo esa misma noche un verdadero enjambre de destructores y lanchas-torpederas japonesas interceptó a la flota rusa y le atacaron con decenas de torpedos y minas. Y el resultado fue impresionante. En la oscuridad del atardecer y en la noche y madrugada las minas y los torpedos japoneses provocaron el hundimiento de cuatro acorazados y un crucero-blindado. Sin lugar a dudas los números hablan por sí mismos.

Es interesante, a nivel táctico esos artefactos, que solo podían ser usados a quemarropa, demostraron su enorme efectividad en la monumental batalla. Y esos mismos artefactos también demostraron su enorme utilidad a nivel estratégico. En los meses previos a la batalla minas de ambos bandos probaron su valor como instrumentos que ayudaron, y a su vez impidieron, efectuar el bloqueo de bases navales, como sucedió frente a Port Arthur donde los rusos perdieron a un acorazado, mientras que los japoneses perdieron a dos y a un crucero-blindado.

He aquí un pequeño resumen sobre lo acontecido durante la Guerra Ruso-Japonesa.

En la Batalla del Mar Amarrillo se comprobó que con las armas de 305mm se podía efectuar un duelo de artillería hasta una distancia de 10,800-metros con la esperanza de causar algunos daños, pero definitivamente, para no derrochar municiones, era prudente cerrar la distancia hasta 6,000-metros antes de iniciar la acción, como se hizo en la Batalla de Tsushima, poco a poco, a medida que la distancia se

acortaba, se combinó el fuego de las armas de 305mm con la de las numerosas piezas de 150mm que causaron una cantidad sustancial de daño superficial que dejó a varios barcos rusos expuestos al fuego a casi quemarropa de las grandes piezas de artillería de 305mm. En el combate a mediana-distancia el fuego combinado de las armas de grueso y mediano calibre lograría aniquilar a un enemigo. Y luego estaba el combate a quemarropa en el cual los adversarios se enfrentaban a solo unas decenas de metros de distancia, en ese combate podían lucirse los destructores y las lanchas-torpederas que, usando torpedos y minas, causaron a los enormes barcos de guerra rusos una enorme cantidad de daño en muy poco tiempo. Para protegerse de la enorme amenaza de las armas de corta-distancia los acorazados estaban equipados con una cantidad sustancial de piezas de artillería ligera que podían enfrentar a un enemigo escasamente blindado, pero la mejor defensa para los grandes barcos era provista por unidades ligeras cuya obligación sería la de interceptar y detener al enemigo antes de que éste lograra llegar a la distancia adecuada para lanzar sus mísiles contra los valiosos acorazados.

Es interesante observar como las lecciones que pueden surgir en el fragor de las batallas toman su tiempo en ser aprendidas, y luego aplicadas a las doctrinas de combate, sin embargo para principios del siglo XX los avances tecnológicos ya estaban

apareciendo uno tras de otro con vertiginosa velocidad, y mientras los analistas militares se enfrascaban en largos debates sobre cuales eran las lecciones que tenían que aprenderse del conflicto recientemente finalizado aparecieron innovadores motores que pronto hallarían su lugar en los barcos de gran calado. La innovadora fuente de energía eran los *motores-de-turbina*, los que primero habían hallado su lugar en barcos de escaso calado. Su evolución también es extremadamente interesante. Retornando un poco en el tiempo démosle un rápido vistazo.

En 1884 se construyó en Inglaterra el primer motor-de-turbina. Pasaron cerca de diez años de pruebas, pero ya para 1897 se tenían modelos funcionales, y es en ese año cuando una embarcación equipada con el novedoso motor pasó a la historia; todo gracias a un astuto ardid publicitario. El 26 de junio de 1897 se estaban festejando los 60

años de la ascensión al trono de la reina Victoria de Gran Bretaña (r. 1837-1901), y como parte de esas festividades en esa fecha elementos de la flota de guerra Británica se hallaban desfilando ante Spithead frente a una enorme multitud que incluía al Príncipe de Gales y a los

Lores del Almirantazgo. Barcos de guerra de todos los tipos y tamaños se encontraban desfilando ante aquel enorme público en impecables columnas, cuando de la nada apareció un pequeño bote de pasajeros, el *Turbina*, que pasó como un bólido entre los majestuosos barcos de guerra. La pequeña embarcación no formaba parte del desfile, sin embargo su dueño, el británico Charles Algernon Parsons, estaba aprovechando la oportunidad para demostrarle a sus compatriotas la enorme capacidad del innovador motor que había inventado e instalado en la embarcación. A una impresionante velocidad de 31-nudos el *Turbina* pasó entre los barcos de la flota como un rayo y efectuó complicadas maniobras dejando atrás a los botes de patrullaje que fueron enviados a detenerle, solo tras varios minutos de un juego de atrápame sí puedes el barco se entregó a las autoridades, pero estos nunca estuvieron cerca de detenerle. Con su osada acción la nave causó una enorme impresión entre un número sustancial de los funcionarios presentes.

La curiosidad embargó a muchos, incluyendo a varios oficiales de alto rango, pero entre ellos también se alzaron las voces de quienes pertenecían a la vieja guardia, militares y civiles por igual, quienes vieron con escepticismo el asignar los recursos de su nación a los costosos experimentos necesarios para probar la utilidad de la nueva maquinaria. Pero a pesar de la existencia de esa resistencia natural el ardid publicitario funcionó, eventualmente los argumentos a favor superaron las protestas, y un año después los lores del Almirantazgo aprobaron la construcción de una pequeña lancha-torpedera, el *Viper*, en la cual se instalaría el nuevo motor y que serviría como una plataforma experimental, teniendo como objetivo final evaluar la posibilidad de instalar motores similares en barcos de mayor calado.

Y entre aquellos que perseveraron por que se realizaran esos experimentos se destaca un oficial de la Marina Real británica, quien eventualmente sería el cerebro tras la creación del barco de guerra que se convertiría en el estándar a seguir por todas las marinas de guerra durante el primer cuarto del siglo XX. El famoso barco fue el HMS

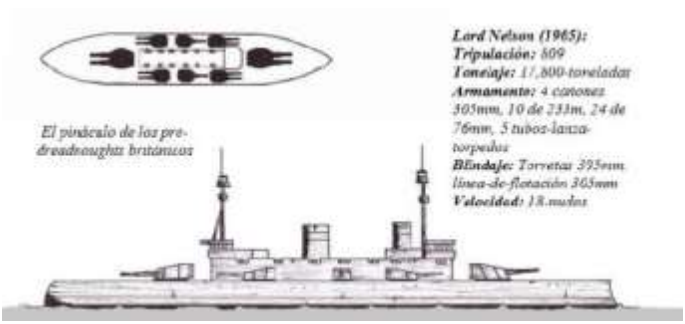
Dreadnought, y el oficial fue el almirante John Arbuthnot Fisher.

La historia tras el desarrollo de esa poderosa nave de guerra la podemos trazar a principios del mismo siglo XX, cuando el coronel italiano Vittorio Cuniberti publicó en 1903 en la revista militar *Jane's Fighting Ships* un artículo dedicado al futuro de los barcos de guerra de

gran calado. Interesante su artículo fue publicado un año antes del inicio de la Guerra Ruso-Japonesa. En su obra el italiano proponía la creación de una nueva estirpe de acorazados de 17,000-toneladas equipados con la impresionante cantidad de doce cañones de 305mm como armamento principal, pero sin ninguna pieza de artillería de calibre-medio. Era una propuesta interesante, para esos días los acorazados más modernos como el *Mikasa*, de la Marina Imperial Japonés, era de 15,000-toneladas y estaba equipado con cuatro piezas de 305mm y catorce de calibre-medio de 152mm, un total de 18 armas de grueso y mediano-calibre. En la propuesta de Cuniberti él sugería retirar todas las armas de calibre-medio para colocar doce piezas de 305mm, y con ellas un capitán astuto podría mantenerse a una distancia sustancial para causarle una enorme cantidad de daño a un enemigo que tuviera una menor cantidad de armas de grueso calibre.

La propuesta del italiano era interesante, pero en 1903 su idea era enormemente revolucionaria y como es natural enfrentó la oposición de la vieja escuela, es más, dos años después de la Guerra Ruso-Japonesa los círculos de toma de decisiones en las principales marinas de guerra del mundo manejaron la siguiente conclusión de Tsushima: las piezas de artillería de calibre-medio, con su intensa cadencia de fuego, habían traído el triunfo, esas armas habían dejado a los barcos rusos indefensos para que luego las armas de grueso calibre, con su fuego más lento y pausado, y los torpedos y las minas usados a quemarropa, fueran las que eventualmente dieran el golpe de gracia.

Esa fue la idea que prevaleció en aquella época, y de los grandes astilleros de Gran Bretaña, la marina que marcaba la pauta para las restantes marinas de guerra del mundo, continuaron saliendo barcos cada vez más grandes siempre equipados con esa combinación de cuatro piezas de artillería de 305mm y una cantidad sustancial de armas de calibre-medio. Tras la estela de los acorazados británicos de la clase— *Majestic*, clase a la que pertenecía el famoso *Mikasa* de la Guerra Ruso-Japonesa, le siguieron

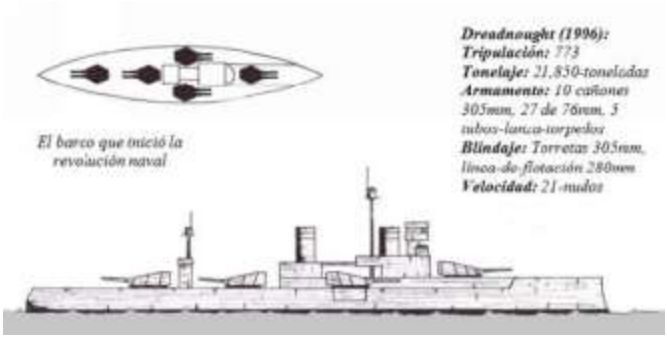


cinco nuevas clases de acorazados, los *Canopus*, los *London*, los *Duncan*, los *King Edward VII* y los *Nelson*. Estos últimos fueron la máxima expresión que alcanzarían los acorazados antes de la aparición del famoso HMS *Dreadnought*. Los *Nelsons* tenían un desplazamiento de 17,800-toneladas, un largo de 135-metros y un ancho de 24; podía alcanzar una velocidad de 18-nudos, tenían hasta 305mm de blindaje máximo en sus costados y en otros puntos clave y estaban equipados con cuatro piezas de artillería de 305mm y diez poderosas armas de 233mm, cinco tubos lanza-torpedos y una gran cantidad de piezas de artillería ligera. La quilla del primero de estos barcos comenzó a construirse en 1905, pero ese primer barco no sería comisionado hasta 1908, y para ese momento, cuando el primer *Nelson* fuera echado al agua, ya era obsoleto. Una nueva estirpe de acorazados había arribado a la escena.

En el mes de marzo de 1905 en Gran Bretaña se efectuarían las primeras sesiones de una comisión especial integrada por altos oficiales civiles y militares quienes trabajarían junto al Primer Lord del Almirantazgo, el almirante John Arbuthnot Fisher, para definir las características principales que tendría que tener toda una nueva generación de acorazados de gran calado. Su trabajo fue extremadamente fructífero y en cuestión de semanas ellos presentaron los planos necesarios para construir un novedoso acorazado y un nuevo crucero-blindado, el primero, el HMS *Dreadnought*, el segundo, el HMS

Invencible.

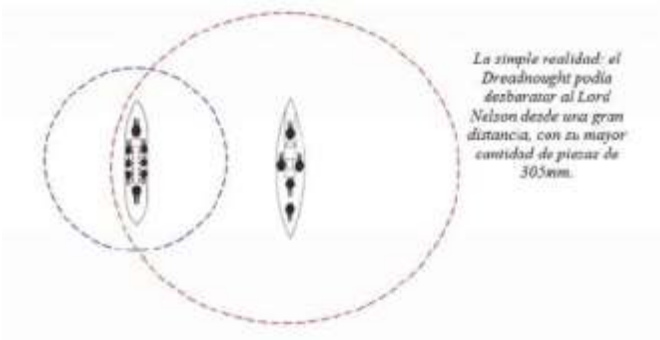
El acorazado estaba fuertemente armado, adecuadamente protegido, y con su dotación de pesado armamento y grueso blindaje era capaz de alcanzar una velocidad respetable, con escuadrones de los nuevos acorazados se formaría la columna vertebral de una nueva flota-de-batalla inglesa, y he aquí que estos hombres tomaron una



decisión interesante, en los nuevos barcos se prescindiría del armamento de calibre-medio. Los nuevos acorazados solo tendría armas de grueso-calibre y artillería-ligera, y aunque Fisher nunca lo admitió es muy probable que su decisión hubiera sido influenciada por la propuesta de Cuniberti (recordemos que la revista *Jane's Fighting Ships* era producida y ampliamente distribuida en Gran Bretaña). Como fuera, el Primer Lord del Almirantazgo esgrimió los argumentos a favor de su propuesta siendo la siguiente lógica: el acorazado que tuviera un mayor número de piezas de grueso calibre enfrentando a un enemigo equipado con una menor dotación de esas armas tendría mejores probabilidades de lograr impactos durante el duelo de artillería a larga distancia. Así, contrario a la usanza de la época que era tener cuatro armas de 305mm en un acorazado, el nuevo HMS *Dreadnought* tendría diez, y para alcanzar ese incremento de 2.5 veces en el número de piezas de artillería de grueso calibre fue necesario retirar todas las armas de calibre-medio. Todo para no escatimar ni en blindaje ni en la velocidad.

Comparemos el armamento principal del *Dreadnought* con el de los *Nelson*. El primer barco tenía menos cañones, solo diez, pero los suyos eran diez armas de grueso-calibre, contra las catorce armas del armamento principal de los *Nelson*, siendo estos una combinación de armas de grueso y mediano-calibre. Lo relevante es que el nuevo acorazado disparaba un mayor peso en proyectiles en cada andanada; en una descarga contra cualquier objetivo que se desplazara sobre alguno de sus costados el *Dreadnought* podía concentrar el fuego de ocho cañones de 305mm que estarían disparando un peso combinado de 6,800-libras de proyectiles por andanada (cada proyectil de ese calibre pesaba 850-libras), mientras que un *Nelson* que disparara sus armas contra un objetivo lejano que se hallara ante alguno de sus

costados solo podría dirigirle el fuego de cuatro cañones de 305mm, que en conjunto lanzaban 3,400-libras de proyectiles por andanada,

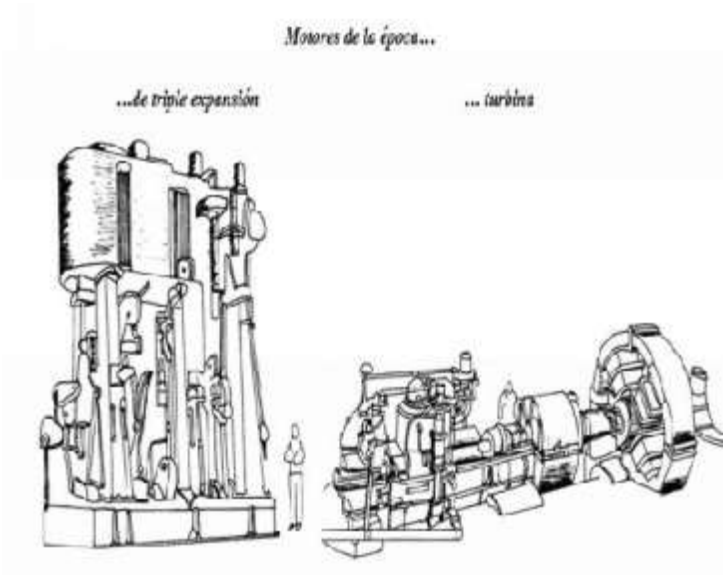


y solo cuando el *Nelson* lograba cerrar la distancia podía usar sus cinco armas de 233mm (del costado que estuviera enfrentando al enemigo), armas que agregarían 1,900-libras de proyectiles al duelo (cada proyectil de éste calibre pesaba 380-libras). Solo hasta el momento en el cual la distancia se redujera sustancialmente los nueve cañones en cada costado del *Nelson* podían disparar 5,300-libras de proyectiles por andanada; eso solo se lograba cuando la distancia se reducía, y por sí eso fuera poco, recordemos que los proyectiles de mediano-calibre no tenían tantas probabilidades de penetrar las secciones más blindadas de un acorazado hasta que prácticamente le estuvieran disparando a quemarropa.

Y el nuevo acorazado no solo estaba mejor armado, pero además, pese a ser más grande, también era más rápido; el *Dreadnought* tenía un desplazamiento de 21,850-toneladas, un 22% más que su predecesor, sin embargo a toda velocidad podía alcanzar los 21-nudos, un incremento de 3-nudos más sobre la velocidad máxima del *Nelson*; el nuevo acorazado era 17% más rápido. Su enorme mejora se hallaba en sus nuevos motores de turbina; menos de 10 años después de iniciadas las primeras pruebas con el motor presentado a la Marina Real Británica en 1897 ya se le había adaptado para el uso en los barcos de mayor calado de la flota. Los ahora obsoletos motores de pistón de triple expansión del acorazado *Nelson* le producían 16,750 caballos-de-fuerza, pero las turbinas de vapor del *Dreadnought* le generaban 23,000; un incremento del 37% en energía.

Y no solo generaba más energía, además esa maquinaria eran mucho

más fácil de operar. En los acorazados previos los grandes pistones de los motores de triple expansión se encontraban expuestos trabajando en el interior de la sala de máquinas; para darnos una idea de su aspecto solo hemos de darle un vistazo a las escenas de la



película “Titanic”, la sala de máquina de ese barco estaba ocupada por gigantescos brazos mecánicos movidos por gigantescos pistones que se elevaban y caían en un interminable ciclo sin fin. Así se generaba la fuerza que impulsaba al barco. Lo que no podemos apreciar en ese film, pero que es ampliamente relatado en las crónicas de la época, es como el aceite que lubricaba los pistones y otras partes móviles de la maquinaria se regaba por todos lados, y como el sistema de enfriamiento rociaba constantemente agua sobre todo el equipo. No es de extrañarse que los marineros y oficiales que trabajaban en esa estación siempre estaban empapados de pies a cabeza con una desagradable mezcla de aceite y agua salada, además tenían que caminar con muchísimo cuidado por un piso metálico húmedo y aceitoso. Y el ruido. El ruido producido por los pistones y los engranajes cuando la maquinaria trabajaba a todo vapor era ensordecedor, para los marineros era muy difícil comunicarse entre sí, incluso cuando ellos estaban hablando cara a cara, y comunicarse por medio de teléfonos a otras estaciones era casi imposible.

Pero esa simple realidad cambió diametralmente con la aparición de los motores de turbinas. La mayor parte de las partes móviles de esas máquinas estaban encerradas tras placas de metal, y con la nueva maquinaria así encerrada solo en raras ocasiones el aceite lubricante ó

el agua del sistema de enfriamiento se esparcían por el piso de la sala de máquinas, y cuando los motores alcanzaban su máxima potencia el ruido producido por las turbinas solo era un constante pero ligero zumbido, que no interfería para nada con el trabajo de los marineros y sus oficiales.

Velocidad y poder de fuego; el *Dreadnought* podía acercarse o alejarse de un enemigo a su antojo, y con sus grandes cañones le pulverizaría en un combate a gran distancia.

Consideremos un ejemplo muy sencillo, seis *Dreadnoughts* enfrentándose contra seis *Lord Nelsons*, y consideremos que ambos grupos estarían desplegados en columnas de batalla. En un combate de esa naturaleza los *Dreadnoughts* podrían concentrar 60 piezas de 305mm sobre el enemigo que en teoría se encontraría navegando ante uno de sus costados, y de estar navegando paralelamente a una gran distancia los *Nelsons* solo podrían oponerles 24 piezas de 305mm. Y esa situación solo cambiaría sí por algún milagro los *Nelsons* lograban cerrar la distancia, porque esos barcos solo podían alcanzar una velocidad máxima de 18-nudos, mientras que los *Dreadnoughts* podían alcanzar los 21, y así permanecerían a la distancia deseada indefinidamente.

Esas eran las características que hacían del *Dreadnought* un poderoso barco de guerra. Tenía muchas otras características interesantes, pero finalmente quiero destacar que salta a la vista otra característica física que le distinguía de los restantes barcos que le habían precedido: en su proa el *Dreadnought* tenía una media-cubierta, la que se alzaba desde la punta del barco hasta el lugar donde comenzaba la superestructura de la nave, ese era el castillo de proa, y allí estaba instalada la torreta delantera de la nave.

La decisión de incluir esa media-cubierta se debía a una simple realidad, al desplazarse a gran velocidad el barco elevaba ante su proa un fuerte oleaje, incluso en mares calmos, por esa razón era necesario

el castillo de proa, solo así las armas de la torreta delantera podían ser usadas cuando el acorazado se hallara levantando grandes olas frente a su proa.

Con todas esas características a su favor no queda duda alguna que cuando entró en servicio activo el primero de esos acorazados creó un estándar que tenía que ser seguido por todos los ingenieros navales de la época, y es tan profundo el cambio que esos barcos provocaron que desde el momento en el cual el primero de ellos entró en

servicio todos los acorazados que le siguieron con un diseño similar simplemente fueron conocidos como los *dreadnoughts*, mientras que todas las generaciones anteriores de acorazados simplemente eran los *pre-dreadnoughts*.

Novedoso como solo él, también ganó sus laureles con la rapidez con la que su primer modelo fue construido: el 02 de octubre de 1905 comenzaron a construir su quilla, y el 03 de octubre de 1906 el barco fue botado al agua, solo un año y un día del inicio de su construcción. Para poner ese tiempo en perspectiva, la construcción del primer barco de la clase— *Lord Nelson* comenzó a principios de 1905 y el mismo no fue botado hasta 1908.

Ese dato nos lleva a una última nota sobre los grandes acorazados. Por los siguientes años luego de 1906 incluso en Gran Bretaña siguieron construyéndose algunos barcos pre-dreadnought. La realidad era muy sencilla, pese a que el primer dreadnought ya había sido lanzado al agua aún tenían que efectuarse con él numerosas pruebas. Pero en poco tiempo demostró su enorme valor, y súbitamente en los astilleros de todo el mundo comenzó una carrera por producir más y más barcos de esa nueva estirpe.

Ahora bien, aquí no termina la historia del almirante John Fisher y su comité. Aquel mismo mes de marzo de 1905 aprobaron los planos para la construcción de un nuevo y revolucionario crucero-blindado. Como recordaremos estos eran barcos de usos múltiples; gracias a su enorme velocidad y adecuada cantidad de artillería y protección se les podía usar en varios tipos de misiones, ya fuera para atacar a las líneas de comunicación marítimas de una nación enemiga realizando

la destrucción de la marina mercante contraria, ó formar el núcleo de las vanguardias que estarían desplegadas ante una flota. Siempre que fuera posible las vanguardias propias buscarían a las del enemigo para neutralizarlas para quitarle al almirante enemigo su elemento de reconocimiento y dejarle vulnerable en los momentos iniciales del ansiado duelo de artillería entre los grandes acorazados.

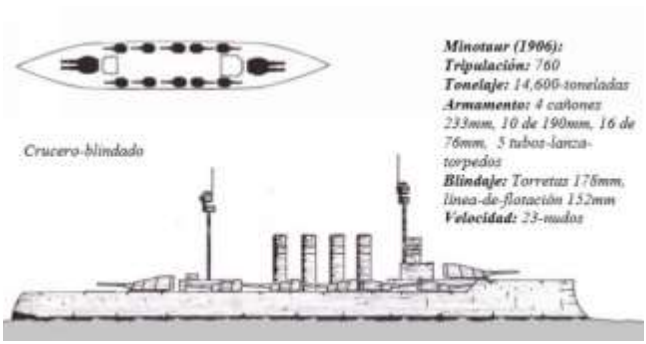
Como exponentes de los cruceros-blindados de principios del siglo XX antes de la aparición de los nuevos barcos tenemos a los cruceros-blindados de la clase— *Minotaur* de la Marina Real británica. Su desplazamiento era de 14,600-toneladas, y a la mejor tradición de los acorazados pre-dreadnoughts estaban equipados con cuatro piezas de 233mm, diez de 152mm, 16 de 76mm y 5 tubos lanza-torpedos, podían alcanzar una velocidad de 23-nudos, y estaban protegidos con 152mm de metal en la línea de flotación y 203mm en sus dos torretas principales. Precisamente, fue para derrotar a estos cruceros-blindados tradicionales que el almirante Fisher y su comité sancionó la

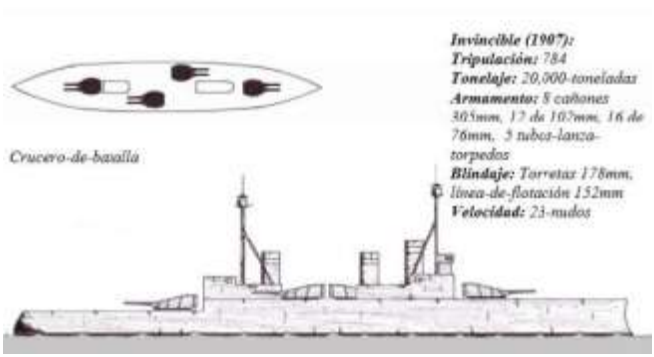
construcción del HMS *Invincible*, el que, al igual que el *Dreadnought*, marcó un punto de inflexión en la historia naval. Los trabajos de construcción de los nuevos cruceros comenzaron en 1905, y para cuando su primer exponente fue botado al agua, en 1908, le otorgó a los británicos un crucero-blindado de excepcionales cualidades, y era tan poderoso que a éste y a los barcos similares que le siguieron se les conoció como los *cruceros-de-batalla* para que fueran fácilmente distinguidos de sus predecesores.

El armamento principal de los nuevos barcos era de ocho piezas de artillería de 305mm sin ningún arma de calibre-intermedio (de la misma forma que en el *Dreadnought*), tenían 12 armas-ligeras de 75mm y 5 tubos lanza-torpedos. Su blindaje era equivalente al de los mejores cruceros-blindados de antaño, llegando a tener un máximo de 152mm a lo largo de su línea de flotación y 178mm en las torretas de la artillería principal. El suyo era un blindaje similar al de los cruceros-blindados previos, pero pese a que éste barco tenía un desplazamiento de casi 20,000-toneladas, casi un 35% más que el *Minotaur*, los nuevos barcos eran un 8% más rápidos, logrando alcanzar una velocidad máxima de 25-nudos. Pese a ser más pesados eran más rápidos, todo gracias a una simple realidad, los nuevos barcos tenían motores de turbina capaces de generar 41,000 caballos de fuerza.

Sin lugar a dudas los nuevos cruceros podían dejar atrás al *Dreadnought* (21-nudos) y al *Minotaur* (23-nudos), pero su velocidad no era la única característica que impresionó a los analistas militares

de la época: el peso de sus andanadas dirigidas hacia un costado era abrumador. Sus ocho armas de 305mm podían lanzar contra un objetivo distante 6,800-libras de proyectiles, mientras que los cruceros-blindados como el *Minotaur*, solo equipados con cuatro piezas de 233mm (380-libras cada proyectil) y cinco de 190mm (proyectil de 200-libras), solo podía dirigir hacia uno de sus costados 2,520-libras de proyectiles; cada andanada del *Invincible* tenía un 175% más de peso que la del crucero-blindado, y éste último solo podría alcanzar su máximo posible de peso cuando lograra cerrar la distancia que le separaba del enemigo, algo que difícilmente lograría con su menor velocidad. La simple realidad es que en un duelo a gran distancia un crucero-blindado estaría casi indefenso cuando se hallara luchando contra algún novedoso crucero-de-batalla.





Bajo la superficie y en los cielos

Así se entró a toda una nueva era en la historia naval: el incremento en la cantidad de artillería-pesada se unía a los novedosos motores de turbina, y con ellos el *Dreadnought* y el *Invencible* llegaron a principios del siglo XX a revolucionar el diseño de los grandes barcos de guerra. Pero la inventiva humana no se detuvo allí y pronto el hombre traería al combate naval a dos nuevos vehículos que incrementarían aún más la complejidad del combate; a la vuelta de la esquina ya estaban los submarinos y los aviones esperando su turno para entrar en escena.

El primero de esos vehículos llevaría a los marineros a efectuar operaciones bajo la superficie del agua, y con el armamento con el que pronto se le equipó, los torpedos, los submarinos pronto pondrían en peligro de muerte incluso a los enormes acorazados.

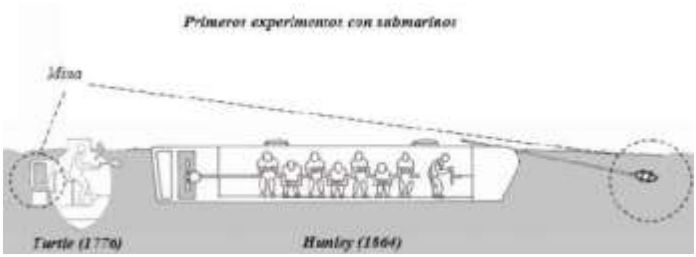
Para esos mismos días las lanchas-torpederas, y sus hermanos mayores los destructores, ya también estaban equipados con torpedos, la explosión de un par de esos artefactos contra el costado de un gran acorazado podrían enviarle fácilmente al fondo del mar.

Pero para esas unidades ligeras existía un enorme inconveniente: en condiciones de buena visibilidad esas naves serían descubiertas mucho tiempo antes de que pudieran hallarse a la distancia adecuada para lanzar sus torpedos, y eventualmente, ya descubiertas, entrarían a la zona batida por las armas de los grandes barcos, que les lanzarían un verdadero diluvio de proyectiles de todos los calibres. Y eso no es todo, también tendrían que enfrentar a verdaderas legiones de destructores que se lanzarían a cortarles el paso antes de que llegaran a la distancia de ataque. Por su vulnerabilidad las unidades ligeras de superficie tenían que esperar a efectuar sus ataques en condiciones favorables, por ejemplo, solo podrían lanzarse al ataque cuando los grandes barcos enemigos ya hubieran sufrido una cantidad sustancial de daño, o cuando la visibilidad fuera restringida, solo bajo circunstancias favorables podrían efectuar sus ataques efectivamente.

Y es bajo esa simple realidad que poco a poco fueron entrando a la arena del combate naval los submarinos. Estos barcos muy ligeros sin lugar a dudas podrían ser rápidamente destrozados por la artillería enemiga, pero su enorme potencial se encontraba en que podían ocultarse y navegar bajo las olas del mar, y gracias a esa habilidad furtiva podrían acercarse a un acorazado para encajarle un par de torpederos a quemarropa y hundirlo.

Dada la relevancia del submarino hemos de escudriñar un poco los

anales de la historia para darle un rápido vistazo a su evolución. Existieron muchos individuos que



desde la antigüedad propusieron la construcción de distintas naves capaces de navegar bajo la superficie del mar, pero en el mundo occidental una de las propuestas más recientes se le atribuye al inglés William Bourne, quien en 1578 propuso la creación de una nave de ese tipo en su libro *Inventions and Devices* publicado en ese año. La suya fue una propuesta que no maduró, pero pronto muchas otras fueron apareciendo hasta que finalmente se llegaría al momento trascendental en el cual los primeros sumergibles fueron usados con fines militares, primero en 1776, durante la Guerra de Independencia de los Estados Unidos de Norteamérica (1775-1783), y luego, casi cien años después, en 1864 en la Guerra Civil Norteamericana (1861-1865). En aquellas ocasiones las naves fueron el *Turtle* y el *CSA Hunley* respectivamente, y estas fueron usadas en operaciones ofensivas con la intención de hundir barcos enemigos; la primera nave fracasaría en su misión, la segunda hundiría a una pequeña fragata de vapor federal, el USS *Housatonic*.

La capacidad de maniobra y de ataque de ambos sumergibles eran muy limitadas.

La primera nave era impulsada en gran medida por la corriente del agua cuando se le soltaba río arriba y tenía una limitada capacidad de maniobra dada por la fuerza muscular de su único tripulante, mientras que la segunda nave contaba con un número de marineros que trabajaban en un primitivo sistema de propulsión que usaba su fuerza muscular. Además en ambas naves su única arma ofensiva era una mina que, para poder ser usada, tenía que ser colocada contra el casco del barco atacando y hallándose allí tenía que ser detonada. El riesgo para la nave atacante es obvio, sí el artefacto era detonado prematuramente el sumergible también ser iría a pique, como le sucedió al *Hunley*.

Las limitaciones de las minas como armamento ofensivo para un sumergible pronto se hicieron evidentes, pero también se hizo evidente la enorme ventaja de tener una

nave que pudiera acercarse furtivamente hasta un enemigo; pero tenían que hallarse un sistema de propulsión y un arma más apropiados. Como arma alguien intentó colocar una pieza de artillería tradicional dentro de nuevos prototipos de esas naves.

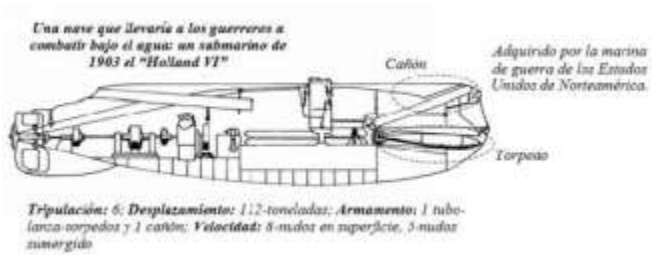
Simplemente no era una solución. Pero en 1881 John Ericsson y John P. Holland efectuaron pruebas con un cañón que disparaba proyectiles usando aire comprimido.

Era una alternativa. El submarino podía permanecer sumergido mientras disparaba su arma, pero aunque su pieza de artillería disparaba un pesado proyectil de 228mm que podía causar una cantidad sustancial de daño, el proyectil disparado solo alcanzaba una magra distancia de menos de diez metros. El escaso alcance era un verdadero problema.

Pronto se hallaría el armamento ideal: la solución se encontraba en la nueva generación de torpedos que ya para esos días estaban siendo construidos en la fábrica de armas de Robert Whitehead; en 1868 la fábrica de éste ya producía un torpedo de 3.6-metros de largo, un diámetro de 356mm, estaba equipado con una cabeza explosiva con varias decenas de libras de material explosivo, y lo más importante, este artefacto podía alcanzar una velocidad de 6-nudos y con suerte podía golpear a un blanco que se hallara a 200-metros de distancia. El torpedo, una mina autopropulsada, tenía un enorme potencial. Pronto las pruebas se realizaron, y comenzó a ser lanzados de sumergibles usando aire comprimido, y fuera de la nave su motor se activaba para llevarlo hasta el blanco. Era el armamento ofensivo idóneo. Ese problema había sido resuelto. Paralelamente ya los ingenieros navales estaban trabajando en el otro obstáculo, era necesario hallar el motor apropiado para que el submarino pudiera viajar bajo el agua, y claro está, con el tiempo la solución también fue hallada.

Para apreciar cual fue la solución retornemos al siglo XVIII, a los inicios de la Revolución Industrial, cuando aparecieron los primeros motores de combustión que al quemar carbón, u otro combustible, calentaban el agua productora del vapor que movía engranajes y pistones, pero para efectuar la quema del combustible se requeriría de una fuente constante de oxígeno y de un tubo de escape por el cual se

evacuaban los gases producidos. Instalar un motor de ese tipo en un submarino anularía su ventaja más grande, su capacidad de arribar a un punto de ataque sin haber sido detectado previamente, las tuberías que saldrían fuera del agua para tomar aire, la chimenea, y el humo, todos ellos simplemente delatarían su presencia. Por ello algunas de las primeras soluciones implicaron el uso de la fuerza muscular de los marineros, pero en 1879 un inventor irlandés, George William Garrett, instaló en su propio prototipo de submarino, el *Resurgam II*, un interesante motor de combustión que ya estaba siendo usado en los trenes subterráneos de Londres. Aquel era un motor tradicional que quemaba carbón pero que tenía un interesante aditamento. Antes de sumergirse las calderas de la máquina eran encendidas, poco a poco se producía el vapor pero en lugar de usarlo inmediatamente éste era acumulado en un depósito y cuando se llegaba a la cantidad



deseada las calderas eran apagadas, el submarino se sumergía, y usando el vapor acumulado el sumergible era impulsado bajo el agua por cerca de cuatro horas que le llevaría hasta 20 kilómetros del punto de partida. Era un sistema innovador, pero un alcance de solo 20 kilómetros era una distancia muy corta para hacer que ese submarino fuera una efectiva nave de guerra.

Entonces apareció otra opción: el motor eléctrico. Pero por mucho tiempo estos fueron mucho menos eficientes que los motores tradicionales, por lo tanto se les usaría alternativamente, navegando sobre la superficie se usarían motores de combustión tradicionales, pero al sumergirse se usaría el motor eléctrico. Ése fue el gran paso hacia delante, y aquí tenemos información del primer submarino que usaba ese principio. Ese barco, el HMS *Submarine No. 1*, clase-A, era británico y fue lanzado al agua el 02 de noviembre de 1902, tenía un desplazamiento de 104-toneladas en la superficie y 122-sumergido, un largo de 20-metros y un ancho de 3; estaba equipado con un motor de combustión que quemaba petróleo y que generaba 160 caballos de fuerza que impulsarían a la nave a una velocidad máxima de ocho-nudos sobre la superficie, y cuando se sumergía se usaría un motor eléctrico que impulsaría a la nave a una velocidad de cinco-nudos. Sin

lugar a dudas era una nave pequeña tripulada por once marineros y oficiales la cual era frágil y se movía lentamente, tanto sobre la superficie como bajo ella, sin embargo estaba equipada con un tubo para lanzar torpedos; el diminuto submarino de 104-toneladas estaba equipado con un lanzador de torpedos y un solo impacto directo en el lugar correcto podía enviar al fondo del mar a un enorme acorazado de 17,000-toneladas.

El submarino pronto capturó la imaginación de muchos oficiales jóvenes a lo largo del mundo quienes se lanzaron a sugerir nuevos diseños y quienes buscarían la mejor

manera de usarlos en combate, pero también encontramos a la tradicional resistencia de aquellos que miraban a ese vehículo como una simple novedad de escaso valor militar.

Pero en Gran Bretaña nuevamente hemos de reconocer el trabajo del almirante John Fisher, quien desde que llegó al puesto de Primer Lord del Almirantazgo, en 1904, paralelamente a la sugerencia de la nueva estirpe de barcos de gran calado continuó con el trabajo previo de promover la construcción y la experimentación con submarinos. En su contra siempre se alzaron las voces de quienes no querían saber nada de los submarinos, y que tachaban a esas naves como: "...un arma para cobardes quienes se rehúsan a pelear sobre la superficie", pero para el pragmático Fisher solo le importaba un punto: sí el submarino era útil tenía que ser usado contra los enemigos de su imperio.

Precisamente, en el mes de marzo de 1904 hallamos a la totalidad de la fuerza submarina británica (cinco submarinos clase-A) realizando una serie de ejercicios contra varios escuadrones de la "Home Fleet" que se hallaban navegando frente a Portsmouth.

Durante las maniobras los submarinos se lanzaron al ataque; los acorazados y cruceros de la flota fueron alcanzados repetidas veces en ataques simulados con torpedos lanzados por los sumergibles, y dos de los grandes barcos fueron "hundidos" durante el ejercicio. Cinco diminutos submarinos que solo desplazaban en conjunto 500-toneladas habían hundido a dos enormes acorazados que desplazaban cerca de 40,000-toneladas.

Era la confirmación que Fisher necesitaba. De inmediato asignó más

fondos a la construcción de más submarinos para efectuar con ellos más experimentos. Para él esas naves habían llegado para quedarse.

Sí, el submarino era una nueva plataforma extremadamente útil para lanzar torpedos. Todo gracias a la introducción de motores más eficientes. Pronto aparecieron versiones mucho más pequeñas de esos motores, y esas máquinas de combustión interna pronto serían usadas para la creación de un vehículo mucho más revolucionario que llevaría a la humanidad a los cielos: esa máquina sería el *aeroplano*.

Es cierto previo a la aparición del aeroplano el ser humano ya había soñado con la posibilidad de surcar los cielos, y con globos y cometas ya había remontado el vuelo. En Europa, el 08 de agosto de 1709, el portugués Bartolomeu de Gusmao alzó el vuelo en un globo frente al rey Juan V y su séquito. Con el tiempo muchos más le siguieron, y desde la pequeña canasta suspendida bajo aquella esfera llena con aire caliente aquellos podían observar cientos de kilómetros a su alrededor. La utilidad de un globo como plataforma de observación era obvia, y ya para finales del siglo XVIII algunos globos aparecieron en distintos campos de batalla alrededor del mundo; eran útiles, pero eran

imperfectos ya que solo tenían una limitada utilidad: al carecer de un sistema de propulsión y de guía tenían que hallarse confinados a un punto específico que limitaba su utilidad en un campo de batalla fluido. El tiempo continúo con su marcha y en 1884

un par de militares franceses, los capitanes Charles Renard y Arthur Krebs, instalaron un pequeño motor eléctrico y un rudimentario sistema de guía a un globo que tenía forma de cigarro, y condujeron su vehículo aéreo por el cielo a una velocidad de 22.5-km/h Había nacido el *dirigible*, una nave aérea que podía viajar en la dirección deseada.

Pero los globos y los dirigibles tenían un grave defecto: su costo operativo. Para transportar una pequeña cantidad de peso necesitaban una enorme cantidad de gas.

Pero ahora se quería colocar a un observador en el cielo, y en las marinas y ejércitos del mundo se buscaron alternativas. Desde 1903 hasta 1908 barcos de guerra británicos fueron equipados con cometas capaces de transportar a un individuo por el aire; con el barco nodriza viajando a todo vapor el cometa, y su tripulante, alzaban el vuelo, y desde las alturas aquel individuo podía vigilar el horizonte en busca

del enemigo. Pero los cometas eran extremadamente frágiles y solo podían ser usados en condiciones muy favorables.

El cometa no era una verdadera solución, así, pese a su alto costo operacional, globos y dirigibles eventualmente fueron comisionados en los principales ejércitos y marinas de guerra del mundo; sin embargo ya para esos días, a principios del siglo XX, se alzó ante esas naves más ligeras que el aire un verdadero contrincante. Literalmente.

El 17 de diciembre de 1903 es una fecha trascendental en la historia de la humanidad. Ese día el norteamericano Orville Wright se convirtió en el primer hombre que voló por los cielos en una máquina más pesada que el aire, y quien sobrevivió para contarlo. Por doce segundos su aeronave se sostuvo en el aire y recorrió cerca de 40

metros impulsada por el viento, y por un pequeño motor de combustión interna que quemaba petróleo. Fue un momento trascendental para la humanidad, pero en términos prácticos el primer aeroplano tenía una utilidad muy limitada, sin embargo seis años más tarde, y tras decenas de triunfos y fracasos, los hermanos Wright lograron venderle nueve de sus aeroplanos al ejército de los Estados Unidos, dos modelo-B y siete modelo-C. Es interesante, en el modelo-B un motor de ocho cilindros, que generaba 75 caballos de fuerza, impulsaba a la aeronave a una velocidad de 70-kilómetros por hora y la mantenía volando por cerca de dos horas, dándole un alcance de 140-kilómetros. Un enorme adelanto para las aeronaves más pesadas que el aire, sin embargo para esos mismos día del otro lado del Atlántico los dirigibles opacaban los logros de los aviones de los Wright.

El 1º de julio de 1908 en Alemania el conde Ferdinand Adolf Heinrich von Zeppelín, un aristócrata y antiguo oficial del ejército, presentó su dirigible LZ-4. La suya era una aeronave que alcanzaba una velocidad de 48-kilómetros por hora, era más lenta que los aviones de los Wright, sin embargo tenía un alcance operativo mucho mayor, podía llegar hasta una distancia de 700-kilómetros, y su capacidad de carga era de 10,000-libras, las cuales podían repartirse entre tripulación, estructura de transporte, ametralladoras y bombas, equipo de propulsión, guía y observación. Sí, había comenzado la carrera entre los aviones y los dirigibles.

Pero como siempre los tomadores de decisiones en las principales naciones del mundo tenían que optar entre invertir en una tecnología ó en la otra, y por lo tanto, al menos en teoría, buscarían tomar una decisión en términos de eficiencia y costos cuando estuvieran comparando estos aparatos. Por las características de los aviones y dirigibles de 1908 los dirigibles eran aún la mejor inversión sí se buscaba una plataforma de observación que estuviera sobre un campo de batalla por una cantidad sustancial de tiempo y que además tuviera una cantidad aceptable de armamento. Pero en esos días también existía otra variable que tenía que ser considerada muy seriamente: cada avión era construidos usando solo una fracción del costo de cada dirigible, decenas de las pequeñas aeronaves podían ser construidas a cambio de un zeppelín, además los costos operacionales de cada avión también eran mucho menores.

Esas eran consideraciones muy importantes que tenían que ser sopesadas. La competencia continuaba.

Los dirigibles tenían varias ventajas a su favor, pero en términos de su uso y cooperación con una flota, lo que nos interesa en estos libros, hemos de observar que tenían una limitación fundamental: los zepelines tenían que retornar constantemente a una base en tierra para reabastecerse de combustible y municiones, y en ese constante ir y venir estaba su gran limitación práctica. Su utilidad como plataformas de observación radicaba en que pudieran hallarse en el lugar correcto en el momento justo, solo así su presencia le daría una gran ventaja táctica a sus camaradas sobre la flota enemiga. Pero en el constante ir y venir siempre existía la posibilidad de que esas aeronaves no estuvieran donde y cuando se les necesitaba, es en ese contexto en el cual las reducidas dimensiones de un avión hacían de él un aparato ideal para ser transportado en un barco y poder ser usado cuando se le necesitara en combate. Pero ante esa opción se abrían otra serie de preguntas que tenían que ser resueltas: ¿cómo se le transportaría dentro de un barco?, ¿cómo se le lanzaría al aire?, ¿cómo se le recuperaría para ser usado nuevamente luego de reabastecerlo?

El 14 de noviembre de 1910 se efectuó en el crucero-ligero norteamericano *Birmingham* un experimento muy interesante. En la proa de ese barco se instaló una pequeña plataforma improvisada y desde allí alzó el vuelo un pequeño avión. Fue un éxito, pero solo fue un éxito parcial, porque el crucero estaba anclado, el experimento no era del todo práctico, no comprobó que los aviones pudieran partir de un barco que estuviera viajando en alta mar; sin embargo aquel era un paso en la dirección correcta, y dos meses más tarde el mismo piloto

que había efectuado aquel primer despegue experimental aterrizó su aeroplano en otro crucero, aunque nuevamente el experimento tenía una limitada utilidad práctica, el barco en el que aterrizó su aeronave había estado anclado, y la plataforma de aterrizaje era una simple estructura improvisada.

Pero pese a sus fallas estos fueron experimentos en la dirección correcta, y menos de una generación más tarde darían un enorme fruto, de estos modestos inicios nacería el *portaaviones*. Pero previo a la entrada en servicio de ese barco en el corto-plazo se halló una solución práctica para integrar a los pequeños aviones con una flota de guerra que se hallara en alta mar. Porque pronto hizo su debut el *hidroavión*, una aeronave capaz de despegar y aterrizar en el agua. Su flexibilidad era extraordinaria y en 1912 un viejo crucero-ligero británico, el HMS *Hermes*, fue comisionado para trabajar como barco-nodriza que serviría como base de operaciones para dos hidroaviones tipo Short S.41.

Mientras las aeronaves no estuvieran en uso permanecerían dentro del barco, pero cuando se les necesitara despegarían desde una corta cubierta instalada en la proa de aquella nave; a su retorno los hidroaviones aterrizarían en el agua, tan cerca como fuera posible de un costado del crucero, y del agua eventualmente se les recuperaría usando las grúas del barco.

Ahora una flota acompañada por barcos-nodrizas tendría hidroaviones en el aire en el momento que su comandante-en-jefe lo ordenara y con ellos ganaría una enorme ventaja táctica. Y eso no es todo, en ellos mismos los hidroaviones y los aeroplanos tenían un enorme potencial ofensivo. Para 1912, a menos de diez años del histórico vuelo de los hermanos Wright, en el mundo occidental ya existía una enorme industria aeronáutica que tenía cada vez más modelos de aeronaves, más rápidas y capaces de transportar cada vez más carga. Los Short S.41 lograban alcanzar una velocidad de 144-kilómetros por hora, equivalentes a una velocidad de un barco de 48-nudos sobre el mar. Era una velocidad mucho más alta a la que podían alcanzar incluso las más veloces de las lanchas-torpederas, así que solo sería cuestión de tiempo para que alguien propusiera equipar con torpedos a las veloces aeronaves. Pero para ese preciso momento aún existía un enorme obstáculo, el más ligero de los torpedos pesaba cerca de 1,000-libras, las cuales sobrepasaban por mucho la capacidad de carga extra que

podía transportar un avión de la época. Sin lugar a dudas era un

obstáculo, pero era un obstáculo que eventualmente también sería superado.

Los adelantos tecnológicos necesarios para la creación de los nuevos aviones-torpederos estaban a solo unos cuantos años de suceder, sin embargo para 1912 el tiempo ya se había acabado, las marinas y ejércitos de Europa ya estaban a punto de enfrentarse en un nuevo conflicto, y mucho antes que los nuevos aviones aparecieran nuestro planeta fue testigo de una nueva guerra de proporciones previamente inimaginables.

CAPITULO II EL CAMINO QUE LLEVÓ A LA 1a GUERRA MUNDIAL

Comencemos ésta sección con la siguiente afirmación: los líderes de toda nación que se encuentra en un agresivo proceso de crecimiento económico buscarán la manera de proveerse de más recursos para alimentar a las industrias de su nación y también buscarán la forma de ganar más mercados para sus productos, mientras que aquellas naciones que ya se encuentran en un punto dominante sobre sus competidores buscaran la manera de proteger a capa y espada su propia supremacía.

A principios del siglo XX el mundo occidental se hallaba en plena Era Industrial; una enorme gama de fábricas y máquinas ya producían una plétora de bienes de todo tipo. En tiempos de paz las naciones industrializadas producían decenas de miles de toneladas de productos para ser consumidos por los mercados civiles, nacionales e internacionales, y solo una fracción de la producción se dedicaba a suplir las necesidades del sector militar. Pero a medida que los gobernantes de una nación comenzaran a observar que en un futuro las políticas de expansión propias, o ajenas, podrían empujarles hacia un conflicto, entonces los gobernantes de las naciones democráticas instarían a sus conciudadanos a realizar un incremento en el gasto público para producir más armas y preparar a más ciudadanos para un posible conflicto, con la implícita amenaza a los adversarios externos que sus fuerzas armadas podrán continuar con sus políticas expansionista o podrán enfrentar a posibles agresores. Sin embargo esa expansión en el gasto militar podrá provocar un efecto dominó, tan pronto como sus vecinos lleguen a conocer de ese incremento es posible que ellos también se lancen a producir más equipo y a entrenar a más ciudadanos, y de pronto todas las naciones en una

región se hallarán comprometidos en una peligrosa carrera armamentista. Y esa carrera armamentista, alimentada por el miedo o la esperanza de alcanzar un nuevo escaño dentro del juego de supremacía, se le unirán otros factores como la ignorancia, el odio a otras culturas, el miedo a otras religiones, etc., y al final, es la acumulación de todas esas variables las que empujarán a todos al abismo.

Considero que son cuatro las naciones sobre las cuales cae la responsabilidad de haber lanzado a la humanidad de cabeza a la Primera Guerra Mundial. Estas fueron Alemania, Gran Bretaña, Francia y Rusia. Muchos libros se han escrito sobre la gran cantidad de eventos que empujaron a las cuatro a la guerra, sin embargo en los libros de la serie combate-naval le doy más relevancia a los eventos que están directamente relacionados con la construcción de las dos grandes flotas que se enfrentaron en el Mar

del Norte, las de Alemania y Gran Bretaña. Iniciemos el estudio de lo sucedido viendo el gasto de esas cuatro naciones en el rubro naval: de 1909 a 1914 los alemanes y británicos gastaron £.66,090,000 y £.92,672,000 respectivamente en la construcción de sus flotas, en ese mismo período franceses y rusos invirtieron £.43,162,000 y £.38,476,000

respectivamente.

Sin lugar a dudas los gastos en el rubro naval nos dan una clara idea de quienes se disputarían en la Primera Guerra Mundial el control de las aguas del Mar del Norte, la puerta de entrada de Alemania al Atlántico. Pero el análisis de gastos desde 1904 hasta 1914 es un poco engañoso, porque no toma en cuenta que en Alemania el deseo por crear una poderosa marina de guerra había empezado desde mucho tiempo atrás.

Retrocedamos exactamente 15 años, a 1889. Hasta ese año la política naval alemana había sido similar a la francesa, sus líderes solo querían una flota de cruceros, destructores y lanchas-torpederas. El grueso de esa flota estaría integrado por naves pequeñas con las que esperaban defender sus costas, y en caso de usar a sus barcos en misiones ofensivas se enviaría a su puñado de veloces cruceros contra las líneas de comunicación marítimas enemigas. Hasta ese año los alemanes no habían contemplado la necesidad de tener una flota de acorazados con la cual buscar el control de los mares del mundo, en lugar de ello el

grueso de su presupuesto militar era asignado a su poderoso ejército. Pero el eventual crecimiento de su nación llevaría a sus líderes a tomar una decisión trascendental.

Entre 1870 y 1895 la población de Alemania saltó de 41 a 55 millones de habitantes, un incremento de casi el 30%. Esos millones de hombres y mujeres pronto hallaron trabajo en la pujante economía de su nación la cual también estaba creciendo a pasos agigantados, y a medida que las necesidades de su industria y población aumentaron así aumentó su dependencia en la adquisición de bienes de consumo y materias primas provenientes del extranjero, siendo de particular importancia su comercio con ultramar.

Entre los 10 años comprendidos entre 1894 y 1904 las importaciones marítimas alemanas se elevaron de £.365 millones a £.610 millones, un aumento de casi el 80%.

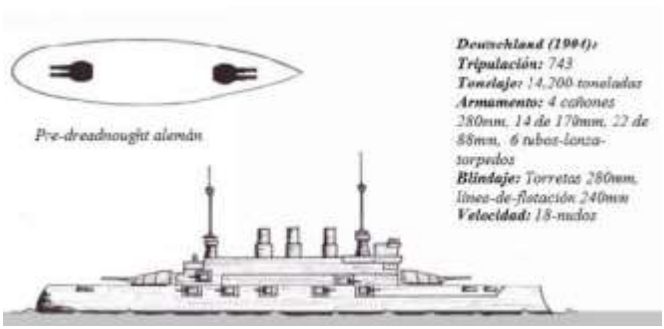
Entonces, para hacer frente a ese incremento y reducir los costos de transporte, su marina mercante creció en un 234% en términos de tonelaje, y así se convirtió en la segunda marina mercante más grande del mundo. Sin desearlo ese enorme incremento sería un factor fundamental en las raíces de la rivalidad que comenzó a existir entre Alemania y la nación marítima por excelencia de principios del siglo XX: Gran Bretaña.

Por siglos los británicos habían contado con la marina mercante más grande del mundo, con ella transportaban de un punto a otro cientos de miles de toneladas de productos de toda clase, propios y de otras naciones, y como es natural ganaban una buena comisión por sus servicios. Pero ahora la aparición en los mares del mundo de

una marina mercante tan nutrida como la alemana interfería con su lucrativo negocio, y los importadores alemanes no solo preferirían usar a su propia marina mercante, pero además el tonelaje excedente podía ser usado para llevar las mercancías de otras naciones. Súbitamente la aparición de aquella poderosa competencia se tornó en un golpe directo contra la economía británica.

Pero eso no es todo, porque el káiser Wilhelm II (r. 1888 – 1918) y el comandante-en-jefe de su incipiente marina de guerra, el almirante Alfred von Tirpitz, tuvieron una visión que pronto se convirtió en un enorme plan de acción que en 1889, a solo un año del ascenso al trono del káiser, comenzó a ponerse en práctica. Ellos habían arribado a una conclusión sencilla, y correcta: el eventual crecimiento de su economía y su marina mercante les llevaría a una posición de enorme tensión

con los británicos y estos en algún momento podrían tomar la decisión de usar a su marina de guerra para cambiar el balance de poder. Entonces el káiser y su almirante solicitaron al Reichstag (el parlamento), y recibieron de aquel, el 26 de marzo de 1889, los fondos necesarios para iniciar la construcción de una poderosa marina de guerra que incluyera un número sustancial de grandes acorazados. Con los fondos asignados las grandes fábricas de armamento y los trabajadores en los astilleros echaron manos a la obra, y a partir de ese año y hasta 1904, se inició la construcción y se comisionaron 19 acorazados pre-dreadnoughts. Con esos barcos, y con todos los de apoyo que también se construyeron, los líderes alemanes esperaban alcanzar un nivel de paridad con los escuadrones británicos asignados al Mar del Norte y las islas inglesas. Es cierto, a principios del siglo XX los ingleses tenían la flota de guerra más grande del mundo, la que contaba con un total de 46 pre-dreadnoughts, sin embargo, por la enorme extensión de su imperio esos barcos tenían que hallarse asignados a un cantidad sustancial de estaciones alrededor del mundo, y por sí eso fuera poco, muchos de esos barcos de gran calado ya eran relativamente viejos. Por esa razón los líderes alemanes mencionados consideraron que 19 pre-dreadnoughts modernos podrían colocar a su nación en una posición ventajosa frente a los escuadrones que Gran Bretaña pudiera asignar a la defensa de las aguas europeas.



La aprobación del primer presupuesto de expansión naval fue importante, pero once años más tarde, en 1900, fue aprobado un segundo programa de expansión, mucho más ambicioso que el primero, y todo por una guerra que había estallado en la distante porción sur de África.

En octubre de 1899 los británicos le declaraban por segunda vez la

guerra a un nutrido grupo de inmigrantes holandeses que se habían establecido al norte de la actual Sudáfrica. Era el inicio de la Segunda Guerra Anglo-Bóer (1899-1902). Durante ese conflicto una cantidad sustancial de equipo militar de distintos proveedores estaba arribando a las manos de los inmigrantes holandeses, incluyendo equipo manufacturado en Alemania. El constante flujo del material de guerra les estaba causando enormes problemas a los británicos, y para poner fin a esa situación decidieron establecer un bloqueo naval de la zona. Como parte de sus actividades en enero de 1900 algunos de sus cruceros detuvieron a tres pequeños cargueros alemanes que navegaban frente a la costa sudafricana. Las naves fueron abordadas, pero al no hallar en ellas contrabando de guerra se les dejó partir, sin embargo en Alemania el simple acto fue considerado como una enorme afrenta contra su soberanía, una afrenta que, para los líderes alemanes, justificaba la construcción de una mayor cantidad de barcos de guerra para protegerse contra cualquier otro acto hostil de cualquier nación.

El 20 de junio de 1900 el almirante Tirpitz solicitó al Reichstag los fondos para una nueva expansión naval, en lugar de 19 ahora su flota duplicaría su número de grandes acorazados a 38 acorazados. Era otro ambicioso programa de expansión que finalizaría con la entrega del último acorazado en el año de 1917. La inversión sería enorme, pero gracias al ambiente de hostilidad existente en la opinión pública contra la acción inglesa la propuesta fue aprobada rápidamente. Para 1917 los alemanes tendrían una flota casi tan numerosa como la inglesa, y en caso de que esa nación lograra establecer alguna alianza con Francia o Rusia, que no era inimaginable, Gran Bretaña se hallaría súbitamente en una situación de enorme peligro.

Hasta el año de 1898 la primera expansión naval alemana no había sido considerada como una fuente de preocupación. Hasta ese momento el Almirantazgo británico había considerado a Francia y a Rusia como sus mayores enemigos potenciales, pero a partir de 1900 la segunda expansión naval alemana hizo que los británicos dirigieran su mirada hacia aquella nación, puesto que además de su enorme ejército Alemania eventualmente tendría una flota de guerra de gran tamaño. Súbitamente aquella nación se convirtió en una enorme fuente de peligro y ante esa simple realidad los británicos fueron forzados a realizar profundos cambios en su estrategia naval y en su política exterior. La futura presencia de una gran flota-de-batalla alemana en el Mar del Norte ponía en enorme peligro a la misma Inglaterra. Tenían que efectuar una urgente redistribución de sus activos navales. En el corto plazo más barcos tenían que ser traídos a la isla, y el 30 de enero de 1902 sus embajadores establecieron una

importante alianza militar con el Imperio del Japón. Así liberaron a un número sustancial de barcos de sus actividades de patrullaje de la aguas del Lejano Oriente y los llevaron a Europa.

Y en Paris, su embajada también comenzó a trabajar, estableciendo relaciones cada vez más cordiales con esa nación, una nación contra la cual se habían enfrentado por cientos de años desde la Edad Media hasta principios del siglo XIX. Pero la situación estratégica había dado un giro interesante, y el antiguo enemigo tenía que convertirse en un aliado.

Luego de la Guerra Franco-Prusiana de 1870 Francia tenía más rencillas con Alemania que con Gran Bretaña, y en 1904 los embajadores británicos alcanzaron otro importante tratado de apoyo mutuo con Francia para enfrentar cualquier agresión extranjera. Los embajadores de Gran Bretaña habían alcanzado importantes tratados que mejoraban su posición estratégica, pero esos tratados no eran suficientes, también era necesario redoblar la producción de armamento y de su parlamento recibieron los fondos para la construcción de una veintena de nuevos acorazados pre-dreadnoughts.

Así fue como fueron cobrando vida las fábricas de armamento y los astilleros de Alemania y Gran Bretaña. La tensión se estaba acumulando, lo interesante es que el mundo occidental sería empujado a la guerra por una serie de eventos que comenzaron en las periferias de sus imperios y sus naciones, y al año siguiente, en 1905, acontecería una de las primeras crisis que, en conjunto, les empujarían a todos hacia la guerra.

En 1905 encontramos a los franceses buscando la manera de transformar a la nación libre de Moroco en un simple protectorado bajo su control; en otras palabras, querían una nueva colonia para su imperio. Los emisarios franceses buscaron la aprobación de los italianos y británicos para realizar su proyecto, logrando el sí de aquellos, pero es con los británicos con quienes se logró establecer una importante alianza que se firmó en el mes de abril de 1904. Conocida como la *Entente Cordiale*, en la ronda de

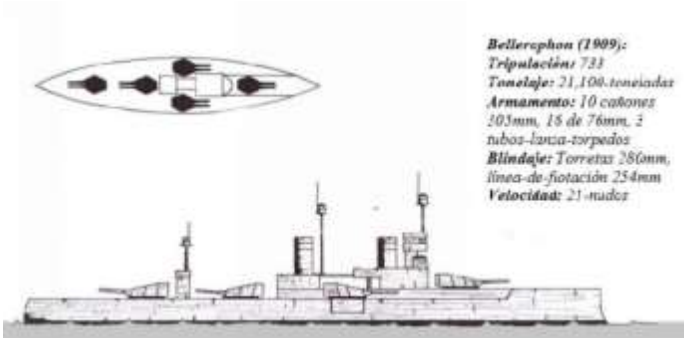
negociaciones que llevó a la firma de ese tratado se discutieron muchos puntos de interés en común, acordando que Egipto pasaría a ser una región bajo la esfera de influencia británica, mientras que Moroco sería para los franceses (así es como siempre se ha llevado el juego político). Pero en esa ronda de negociaciones parece que

ninguno de ellos tomó en cuenta una variable que ya era de enrome importancia, los alemanes ya habían establecido con Moroco importantes lazos comerciales.

Los intereses de Alemania habían sido ignorados por completo, y cuando los franceses comenzaron a dar los pasos para acabar con la independencia de la pequeña nación africana Alemania amenazó con ir a la guerra. Pero en esa ocasión una actitud más conciliatoria prevaleció en los círculos de poder y se buscó una solución diplomática. De enero a abril de 1906 representantes de trece naciones europeas se reunieron en España para llegar a un arreglo. En esa ocasión solo dos naciones apoyaron los reclamos del káiser de mantener libre a Moroco, y en el tratado que fue finalmente acordado se le otorgó a los franceses el control del banco estatal de la nación africana, y teniendo ellos el control económico, Moroco pasó a ser un simple títere de sus intereses. Era un momento de gran relevancia. Durante todo el proceso los británicos se lanzaron a apoyar por todos los medios a sus nuevos aliados franceses para que estos alcanzaran su objetivo de expansión (con excepción de ir a la guerra), y así pavimentaron el camino para establecer tratados militares de mayor importancia con estos. Los alemanes habían jugado su carta diplomática. Solo para sufrir una amarga derrota. Pero por el momento aún no estaban dispuestos a usar sus fuerzas armadas. Una tensa paz retornó a Europa.

Mientras tanto en los astilleros de Alemania y Gran Bretaña se continuaba con la tarea de construir cada vez más barcos. Pero en 1906 arribó una noticia que dejó pasmados a todos los almirantes del mundo (claro está excepto a los ingleses). Ese año Gran Bretaña lanzó al agua al poderoso *Dreadnought*, aquel barco que de un solo golpe tornó en obsoletos a todos los acorazados previamente construidos. Es cierto, por el momento la Marina de Guerra Británica solo contaba con un ejemplar de esa nave, la cual no podría enfrentarse por sí sola a las decenas de acorazados del tipo pre-dreadnought de las restantes marinas de guerra del mundo, sin embargo, con la aparición de cada vez más y más barcos de ese tipo los británicos irían incrementando su superioridad cualitativa.

Era un momento gran relevancia en la historia naval, pero al año siguiente sucedió algo interesante, a partir de 1907 Gran Bretaña se halló en una aguda crisis económica, y para enfrentarla en el corto-plazo se inició un enorme recorte presupuestario estatal,



que incluyó enormes recortes de los recursos destinados a los programas de construcción naval. Súbitamente la carrera armamentista de esa nación sufrió una enorme desaceleración. Una realidad que puede apreciarse muy claramente en los programas de construcción que fueron aprobados en 1907. Previamente, de 1905 a 1906, sus astilleros lanzaron al agua en 1905 a 4 acorazados, contra 2 construidos en Alemania, el próximo año, 1906, cada una de esas naciones produjo 3 acorazados, mientras que en 1907 y en 1908 los británicos solo produjeron en cada uno de esos dos año 2 acorazados, contra 4 alemanes por año. En total, desde 1905 a 1908 los británicos iniciaron la construcción de 9 acorazados, mientras que en ese mismo período los alemanes iniciaron la construcción de 15. Es cierto, de 1905 a 1906 los barcos alemanes solo eran modelos pre-dreadnought, sin embargo en 1907 iniciaron la construcción de 4

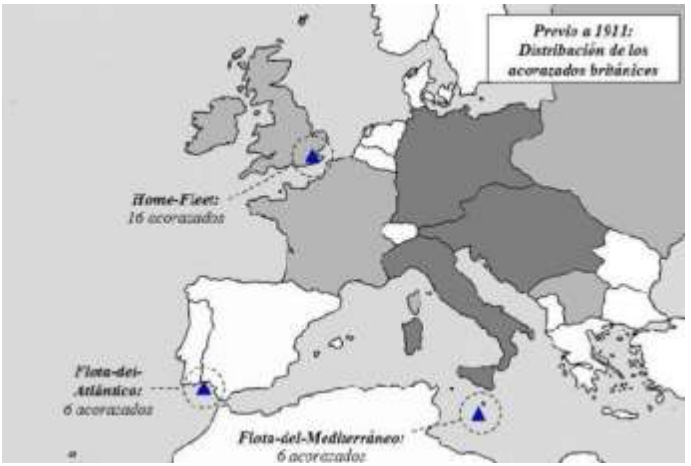
nuevos acorazados de su clase— *Nassau*, sus primeros dreadnoughts. Claro está los británicos les llevaban la delantera en el diseño de esas naves, y el año previo, en 1906, habían iniciado la construcción de 3 dreadnoughts de la clase— *Bellerophon*, para ser seguidos por otros cuatro dreadnoughts desde 1907 a 1908. Pero la producción alemana se mantenía en una velocidad vertiginosa.

La aguda crisis financiera tuvo como resultado importantes recortes presupuestarios. Pero Alemania continuaba produciendo más y más barcos; en el Parlamento esa no era fuente de preocupación, sin embargo el nuevo Primer Lord del Almirantazgo, Reginald McKenna, consideró que la decisión era un grave error, y él y sus consejeros presentaron al Parlamento un estudio detallado del ritmo de construcción alemán y basados en sus conclusiones, a solo dos años del inicio de los recortes presupuestarios, solicitaron que en 1909 se

incrementara el ritmo de

construcción a seis dreadnoughts. Y comenzó un estira y afloja. En el Parlamento la propuesta fue reducida a cuatro barcos, pero el reporte también fue presentado a la opinión pública, y ahora el pueblo se volcó a favor de la marina. Empujados por una campaña amarillista que alimentaba el temor a tener súbitamente frente a las costas de sus islas a una poderosa marina de guerra alemana los británicos se lanzaron a las calles con el grito: "*We want eight and we won't wait*" y así es como, para 1909, de seis se aprobó la construcción de ocho dreadnoughts.

Era un triunfo para el Almirantazgo. Pero los nuevos barcos tardarían su tiempo en salir de los astilleros. Era necesaria otra reubicación de los activos de su marina de guerra. Para ese momento, tras haber retirado de América y del Lejano Oriente a los acorazados asignados a esas zonas ya se tenían a 16 de estos barcos en servicio activo en puertos a lo largo de la costa este de Inglaterra y Escocia, con otros 6 estacionados en Gibraltar, a solo tres o cuatro días de viaje de las islas británicas, y 6 más en Malta, justamente en el centro del Mar Mediterráneo, desde allí estos tardarían cerca de nueve días en arribar a Inglaterra. En una acción naval moderna nueve días de viaje son toda una eternidad, particularmente con la presencia de una flota alemana cada vez nutrida en la sección sur del Mar del Norte. Esa realidad llevó a los oficiales de la marina británica a tomar la siguiente decisión: en un paso sin precedente alguno en su historia, decidieron retirar a todos sus acorazados del Mar Mediterráneo, y las rutas de comercio-marítimo que pasaban por ese mar ahora serían protegidas por su nuevo aliado, Francia. Tras casi doscientos años de presencia de poderosas flotas y escuadrones de guerra británicos en ese mar, en 1911 se decidió que todos los acorazados y cruceros de gran calado de la Reina Victoria abandonarían sus estaciones en el Mediterráneo central y oriental, y 4 acorazados se dirigieron de inmediato hacia Inglaterra, mientras que los restantes pasaron a reforzar a la Flota del Atlántico ubicada en Gibraltar, la que ahora contaría con 8 acorazados.



Los ingleses dejaron sin acorazados al Mediterráneo, pero ese mar no quedó desprotegido, porque ahora la marina francesa efectuó su propia redistribución de recursos. En el mes de septiembre de 1912, a medida que los acorazados ingleses abandonaban aquel mar, los oficiales del almirantazgo francés anunciaron que todos los acorazados y cruceros-blindados de su Flota del Atlántico serían transferidos al Mediterráneo, incrementando a 20 el número de barcos de gran calado que tenían en ese mar. Esa era el total de acorazados y cruceros-blindados en servicio activo de su marina de guerra, quedando solamente en la costa norte de Francia destructores, lanchas-torpederas y submarinos. Obviamente los franceses confiarían en que los acorazados británicos defenderían a capa y espada su costa norte y oeste.

Y en éste juego de ajedrez la redistribución de los activos británicos ahora fue causa de consternación para los alemanes. Súbitamente su antagonista tenía más acorazados en el Mar del Norte. Ahora tenían que redoblar su programa de construcción. En 1912

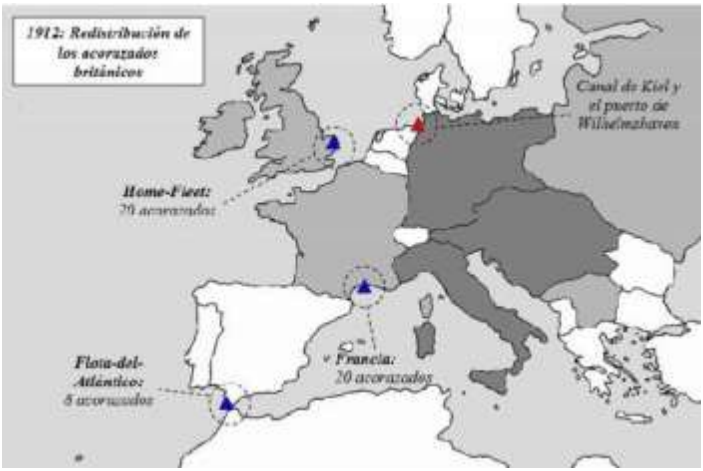
fue presentado ante el Reichstag una nueva ronda de asignación de recursos, y a los acorazados que ya tenían programados se les agregó una cantidad sustancial de submarinos y destructores, y también se aprobó un incremento del 20% en el personal en servicio activo para la flota. Quince mil oficiales y marineros se unirían a la marina de guerra, quienes tripularían a los 72 submarinos, 99 destructores y acorazados que eventualmente serían comisionados. El incremento en

el número de marineros y oficiales implicaba que ahora los alemanes tendrían el personal necesario para poner en pie de guerra, durante todo un año calendario, a un total de 25 acorazados y 8 cruceros-de-batalla (estos últimos similares al *Invincible* británico). Para 1912 ellos aún no tenían

esa cantidad de barcos de gran calado en servicio activo, sin embargo ya tendrían al personal necesario previamente entrenado para ser llamado a las armas tan pronto como esos barcos estuvieran listos para partir. Para el servicio de inteligencia británico era otra señal de un futuro conflicto, una señal que les llenó de preocupación; pero bueno, con la carrera armamentista en la que esas dos naciones ya estaban empeñadas, que se podía esperar.

Uno de los últimos eventos navales que empujarían a alemanes y británicos hacia la guerra lo encontramos en el anuncio, en 1912, que para el mes de junio de 1914 se finalizarían los trabajos de dragado del canal de Kiel en el norte de Alemania. La enorme proeza de ingeniería les daría una enorme flexibilidad estratégica. Sus principales astilleros estaban en el Báltico, y previo a la finalización de aquel canal sí deseaban llevar a sus escuadrones desde el Báltico hasta el Mar del Norte tendrían que pasar por las estrechas aguas entre Dinamarca y Suecia, las que en un conflicto pronto podrían hallarse infestadas con submarinos enemigos que les causarían una enorme cantidad de daño. Y es allí donde estaba la enorme ventaja de tener un canal que uniera a los dos grandes cuerpos de agua: no solo se ahorraba combustible al trasladar a sus barcos del Báltico al Mar del Norte, pero aquel pasaje artificial era muchísimo más seguro.

Para 1912 el Canal de Kiel aún no estaba terminado, sin embargo los alemanes comenzaron a trasladar a sus escuadrones de batalla al puerto de Wilhelmshaven, en el Mar del Norte al este de Dinamarca. Ahora ese puerto se convirtió en su principal base avanzada. Sin lugar a dudas era un movimiento agresivo. Más leña había sido echada al fuego.



En las páginas anteriores solo relaté los factores relevantes desde el punto de vista naval, he dejado atrás una enorme cantidad de eventos que fueron desarrollándose desde la primera crisis de Moroco en 1905 hasta el inicio de las hostilidades en 1914.

Fueron diez años de intermitentes amenazas de guerra que hemos de resumir para tener una idea de los sucesos que eventualmente empujaron a decenas de naciones del mundo a una lucha que consumiría la vida de millones y que provocaría una devastación sin precedentes modernos.

Una de las mayores fuentes de tensión la hallamos en la misma Europa, en la explosiva región de los Balcanes, donde las acciones de los principales actores europeos fueron incrementando la presión ya existente. En 1908 aconteció la crisis de Bosnia-Herzegovina, cuando el Imperio Austro-Húngaro anexó a dicho territorio contra el deseo del pueblo bosnio. Esa acción casi llevó al Imperio Austro-Húngaro a la guerra con Rusia; pero Alemania intervino a favor del imperio, y ante la posible involucración militar de esa nación los rusos retiraron sus demandas. Era una derrota. Pero no permanecerían cruzados de brazos y ahora sus emisarios se lanzaron a buscar aliados, y con el tiempo alcanzarían importantes tratados de cooperación militar con Francia y Gran Bretaña.

Un poco más lejos, en África. En 1911 aconteció la segunda crisis de Moroco, cuando Francia envió a esa nación a un ejército a eliminar a grupos de resistencia que se habían alzado en su contra. Los alemanes nuevamente alzaron protestas exigiendo algún tipo de compensación

ante un nuevo intento francés por convertir a esa nación africana en una colonia. Nuevamente usaron la carta diplomática. Y nuevamente fallaron. Pero su intervención y sus demandas tuvieron como resultado que los líderes de Francia y Gran

Bretaña trazaran nuevos planes de ayuda mutua, y uno de sus primeros resultados fue la redistribución de sus flotas que se efectuó en 1912.

Toda la región del Mediterráneo era un enorme polvorín. El 29 de septiembre de 1911 los italianos le declararon la guerra a Turquía, y tras una fulminante campaña relámpago le arrebataron Libia y numerosas islas en el Dodecaneso. Y en ese momento de vulnerabilidad turca se alzó en su contra la Liga de los Balcanes, una organización que incluía a Grecia, Serbia, Bulgaria y Montenegro, liga que fue propuesta y apoyada por los rusos para acabar con el dominio turco en el sureste europeo, siendo el objetivo último del zar usar a la liga como un instrumento para forzar a los turcos a otorgarle un paso libre por el Estrecho de los Dardanelos, la puerta hacia el Mediterráneo ya codiciada por los rusos por generaciones. Alentados por el apoyo ruso el 08 de octubre de 1912 Montenegro le declaró la guerra a Turquía, para ser seguida rápidamente por sus aliados, y tras otra serie de victorias ellos llevaron a los turcos a la mesa de negociaciones obligándoles a ceder una enorme cantidad de territorio europeo. Pero la suya fue una cortísima victoria, porque la liga se disolvió, y el 16 de junio de 1913

Bulgaria le declaró la guerra a sus antiguos aliados serbios y griegos; pero sus fuerzas armadas fueron derrotadas, y Rumania aprovechó la situación atacándole por sorpresa, incluso Turquía entró al conflicto. Bajo la tremenda presión Bulgaria tuvo que solicitar un cese al fuego y como parte de las negociaciones de paz tuvo que aceptar la pérdida de todos los territorios ganados previamente en la guerra contra Turquía, más la pérdida de otras regiones.

Pero lo más relevante es que los dos conflictos que estallaron en los Balcanes tuvieron repercusiones más allá de la gradual desmembración del Imperio Turco ó de la pérdida o conquista de nuevos territorios para las pequeñas naciones involucradas. Por su parte en el Imperio Austro-Húngaro se vió a los logros de Serbia y Montenegro como una seria fuente de amenazas. Es cierto, los ejércitos de esas pequeñas naciones no eran comparables a las fuerzas armadas imperiales, sin embargo había quedado demostrado que aquellas tenían fuertes lazos diplomáticos con el Imperio Ruso y existía la posibilidad de que una alianza militar pudiera ser fraguada

entre ellos en su contra.

Ante esa posibilidad diplomáticos austro-húngaros buscaron al káiser para sellar pactos de ayuda militar en caso de una nueva crisis.

Europa a principios del siglo XX. Un lugar violento, donde las alianzas militares, en lugar de obligar a los líderes de las naciones a buscar soluciones pacíficas, solo los hacían más belicosos. Un centenar de años más tarde, en nuestro propio siglo XXI, la humanidad ha aprendido poco. Los ciclos de violencia y tensión siguen dándose a todo

lo largo y ancho de nuestro globo terráqueo. No han estallado enormes guerras entre grandes potencias, pero los conflictos asimétricos son amargamente frecuentes.

La alocada carrera armamentista de principios del siglo XX era solo uno de tantos factores que se unieron para provocar una crisis, pero incluso antes de que se llegara al punto sin retorno algunos en las esferas de poder de Alemania y Gran Bretaña buscaron reducir ó detener la construcción de más barcos de guerra como un esfuerzo por disminuir la tensión existente, sin embargo sus voces no fueron escuchadas por muchas razones, y una de las razones esgrimidas para justificar el gasto me parece muy interesante: la producción de armamento y equipo naval estimulaban la economía de cada una de aquellas naciones dándole trabajo a miles, y sí el ritmo de construcción se detenía miles perderían sus empleos. De detener los programas de producción aquellos partidos políticos que propusieran dicha medida perderían una cantidad sustancial de apoyo popular; lo irónico es que muchos de esos mismos obreros que no querían perder sus empleos en los astilleros más tarde perderían la vida, o lamentarían la pérdida de algún ser querido, en la guerra que estaba a punto de estallar.

Pero sobre los conflictos se alzan otras preguntas relevantes: ¿Qué sé ha de hacer cuando una nación vecina está anunciando al mundo que ésta armándose, y además anuncia su deseo de llevar a cabo un agresivo proyecto expansionista que podría incluir invasiones de territorio?, ¿es lógico detener la producción propia de armamentos y detener el adiestramiento de tropas y buscar ciegamente una solución pacífica cómo única opción?, ¿o es necesario armarse primero y luego ir a la mesa de negociaciones?

Esas son preguntas relevantes, pero algo que hasta ahora me ha enseñado la historia es que una nación que se encuentra en el punto más alto de la pirámide siempre estará rodeada por una enorme cantidad de enemigos, y sin un elemento disuasivo apropiado, esa nación será arrollada por sus enemigos. Así de simple. Entonces, para que una nación de gran tamaño pueda sobrevivir a ha de tener una fuerza militar sustancial. Esa parece ser una simple realidad en el mundo en que vivimos.

Solo faltaba una última crisis. En 1914 las principales naciones europeas se hallaban unidas a dos grandes tratados que eran opuestos entre sí. Por un la lado estaba la *Triple-Alianza*, que unía a Alemania, Austria e Italia; contra ella se alzaba la *Triple-Entente*, que unía a Francia, Gran Bretaña y Rusia. Pero lo relevante de estos tratados es que eran netamente defensivos, solo se activarían sí alguno de sus signatarios era atacado. Por su naturaleza esas alianzas no provocarían la guerra, pero ya delimitaban a los bandos que se enfrentarían en el conflicto que finalmente estalló, todo pero una última crisis acontecida en los Balcanes.

El domingo 28 de junio de 1914 hallamos al Archiduque Franz Ferdinand realizando una visita oficial en la ciudad de Sarajevo (Bosnia), él era el heredero de la corona austro-húngara. Desafortunadamente durante su visita él y su esposa fueron atacados por un joven extremista serbio. Las heridas de bala que ambos sufrieron les quitaron la vida. El heredero había muerto. El culpable fue rápidamente capturado y bajo interrogación confesó que era parte de un grupo de separatistas que buscaba liberar a Bosnia del yugo austro-húngaro para luego unir a ese territorio al reino de Serbia. Fue

la confesión de un individuo bajo presión, y aunque la misma hubiera sido cierta en ese momento no existía evidencia sólida que vinculara al gobierno serbio con el acto realizado por aquel hombre ó por el grupo al que decía representar. Pero para los líderes del Imperio Austro-Húngaro la confesión fue más que suficiente y lanzaron un ultimátum contra Serbia. A partir de este momento la situación se deterioró con espeluznante rapidez.

Las monarquías europeas elevaron sus voces de protesta por el asesinato de uno de sus iguales, y ante la clara posibilidad de quedar totalmente aislados y sufrir un ataque que no podrían enfrentar los serbios cedieron ante todas las demandas del imperio, incluso cuando algunas de aquellas eran extremadamente rigurosas. Pero la vertiginosa rapidez con la que ellos aceptaron los términos solo sirvió para que los líderes del imperio se envalentonaran, y el siguiente paso que dieron fue monumental, exigieron que Serbia se rindiera para ser absorbida. Fue un error, los serbios habían estado dispuestos a ceder ante la primera serie de demandas, pero no estaban dispuestos a rendir su libertad, y se negaron rotundamente.

Las fuerzas armadas austro-húngaras se alistaron para avanzar hacia el sur, pero el suyo sería un acto ofensivo que iría más allá de los tratados de defensa mutua. Antes de actuar los líderes del imperio tenían que asegurarse el apoyo de Alemania. Parece que inicialmente el káiser y sus ministros vacilaron ante cuan lejos estaban dispuestos a llegar, incluso en algunos círculos se dudó que los austro-húngaros podrían prevalecer en una lucha contra Serbia sí ésta era apoyada por Rusia. Pero la vacilación duró poco.

Austria-Hungría había demostrado ser una aliada con la que Alemania podía contar, y ante sus ojos el asesinato del archiduque justificaba tomar cartas en el asunto. Entonces los embajadores del káiser ratificaron su intención de apoyar a su aliado en cualquier decisión que tomara, es más, el káiser hizo pública una amenaza contra cualquier nación que interviniera a favor de Serbia. Sin lugar a dudas su amenaza iba dirigida a Rusia.

Tenía que suceder. El 28 de julio de 1914 el Imperio Austro-Húngaro le declaró la guerra al reino de Serbia. Y los dominós comenzaron a caer. Tan pronto como esa noticia fue recibida por el zar Nicolás II (r.

1894 – 1917) éste ordenó una movilización parcial de sus fuerzas armadas. Al día siguiente emisarios alemanes le informaban al zar que ellos procederían a movilizar a sus propias fuerzas armadas sí éste no ordenaba un alto inmediato a sus preparativos. El zar no estaba dispuesto a ceder. En la arena internacional su nación ya había sufrido varios reveses, primero en 1905 al ser derrotada por los japoneses, luego en 1908 frente a los austro-húngaros cuando estos habían absorbido a Bosnia. Ésta vez no habría marcha atrás. Dos días después el zar ordenó la movilización total de sus fuerzas armadas. En su contra el 1º de agosto de 1914 el Imperio Alemán le declaraba la guerra.

Tres de los seis miembros de las principales alianzas europeas ya se habían lanzado de cabeza a un conflicto, ¿qué pasaba con los otros? Sus alianzas, conocidas como la Triple-Alianza y la Triple-Entente, eran de naturaleza defensiva, y solo serían activadas en caso de que una de las naciones signatarias fuera atacada. En el caso de la Triple-Alianza, tratado que incluía a Italia, Alemania le había declararon la guerra a Rusia, por lo tanto los italianos se abstuvieron a entrar en el conflicto que había sido iniciado por la declaración de guerra del Imperio Austro-Húngaro contra el Reino de Serbia. La reacción francesa fue diferente. A las 15:40 horas del 1º de agosto sus fuerzas armadas fueron movilizadas, Alemania le había declarado la guerra a Rusia y ahora Francia se adhirió a su tratado defensivo, además quería vengar la derrota sufrida en 1870. Su movilización no pasó desapercibida. Para Alemania era el equivalente a una declaración

de guerra y sus emisarios enviaron un telegrama al gobierno francés, ahora ellos estaban en guerra.

Gran Bretaña no estaba preparada para entrar al conflicto, de hecho hasta este momento había buscado la forma de detener la guerra, o por lo menos mantenerse fuera de ella. Sabemos que un día antes de la declaración de guerra de Alemania contra Francia los ingleses ya estaban listos para abandonar a su aliado francés, al parecer el partido liberal de Gran Bretaña, que estaba en ese momento en el poder, consideraba que no tendría el apoyo popular necesario para lanzarse a un conflicto continental. Sin embargo los alemanes les dieron una carta triunfadora. El 03 de agosto los embajadores del káiser entregaron un ultimátum al gobierno de Bélgica: esa nación tenía que dejarle paso libre a los ejércitos alemanes, de lo contrario enfrentarían las consecuencias. Esa fue la ventana de oportunidad para el gobierno inglés: en 1839 Gran Bretaña había firmado un tratado que le hacía

garante de la soberanía de la pequeña nación. Esa fue la carta triunfal para el gobierno inglés. Ellos le anunciaron al mundo y a sus ciudadanos que la integridad de Bélgica tenía que ser respetada por todas las naciones en guerra.

Era un ultimátum contra una agresiva Alemania que fue bien recibido por la opinión pública británica. Pero el káiser ya había tomado una decisión, y a las 16:00 horas del 04

de agosto sus tropas comenzaron a cruzar la frontera belga. Ese mismo día los ingleses se unieron al conflicto. La Primera Guerra Mundial había estallado.

La situación naval de los beligerantes

Los socios minoritarios

Al inicio de las hostilidades la Triple-Entente contaba con las flotas de Francia, Gran Bretaña y Rusia mientras que de los miembros de la difunta Triple-Alianza solo estaban en pie de guerra Alemania y Austria-Hungría, ahora a esas dos naciones sus enemigos las identificarían como los *Estados-Centrales*.

Para agosto de 1914 esas eran las cinco naciones en estado guerra que contaban con flotas sustanciales, y de ellas las marinas de Rusia, Francia y Austria-Hungría eran relativamente pequeñas, por esa razón se verían relegadas a jugar un papel secundario, tanto por su tamaño como por su ubicación geográfica. Aún así démosles un rápido vistazo. Tomemos primero a la marina del zar, la que había sido aniquilada en la Guerra Ruso-japonesa (1904-1905). En Europa esa marina se hallaba dividida en dos flotas, una ubicada en el Mar Báltico y la otra en el Mar Negro. Cuantitativa y cualitativamente esas eran agrupaciones débiles: la flota del Báltico solo tenía cuatro acorazados pre-dreadnoughts, mientras que la del Mar Negro solo tenía cinco. Los cuatro acorazados en el Báltico no tenían ninguna oportunidad ante la poderosa flota alemana, esa agrupación solo podría efectuar operaciones defensivas, y la asignada al Mar Negro tenía su camino cerrado por el Estrecho de los Dardanelos. Aquella no podría llegar al Mediterráneo. Sí, por su ubicación y por lo débil que era, la marina de guerra rusa solo tendría una participación muy limitada en la Primera Guerra Mundial.

Luego tenemos a Francia, nación que en menos de dos generaciones, desde 1870

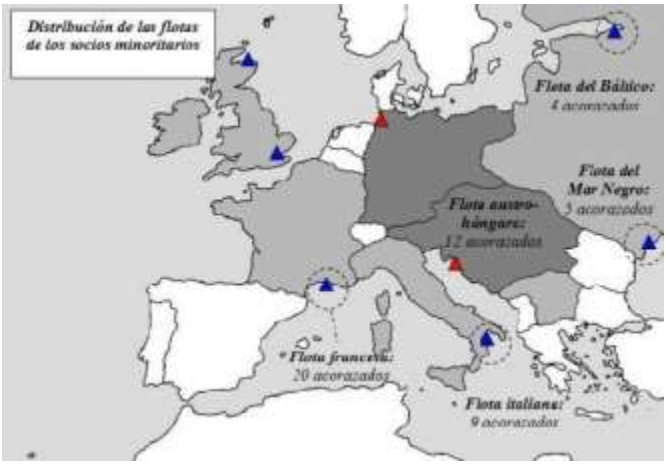
hasta 1914, había conquistado para sí un extenso imperio de ultramar de 9,281,000-kilómetros cuadrados (para poner esa cifra en contexto el Imperio Británico de principios del siglo XX tenía una extensión de 11,846,000-kilómetros cuadrados). El imperio francés se extendía desde América hasta Asia; en el primer continente encontramos a la Guyana Francesa, en el segundo estaba la colonia de Indochina, pero es en África donde tenía su mayor extensión territorial: Argelia, Túnez y el Sahara, África Occidental, África Ecuatorial y Madagascar todos estos territorios ya habían sido ocupados para 1910, y su agresivo proceso expansionista le llevó a lograr la absorción de Marruecos, nación que pasó a engrosar su imperio en 1912, cuando enviaron a ella a un fuerte contingente de tropas a ocuparla, acción que habían justificado bajo el pretexto de proteger sus intereses comerciales.

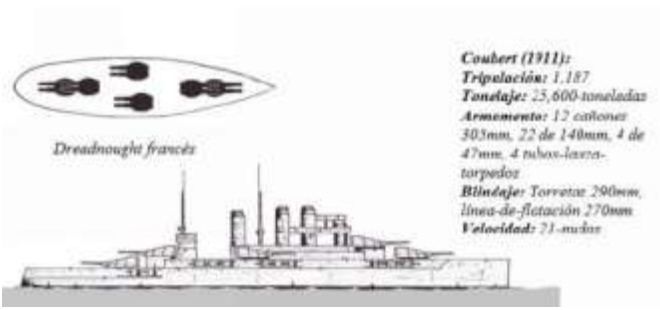
Las colonias africanas pronto se convirtieron en importantes proveedoras de materias primas para su industria, esas líneas de comunicación tenían que ser protegidas, una sustancial marina de guerra fue construida, pero aquella aún era

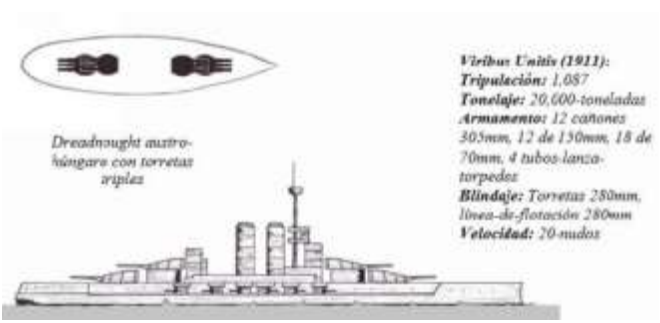
opacada por la alemana, por lo tanto, a medida que el nuevo conflicto se fue gestando, en un momento de lucidez mental británicos y franceses encontraron la manera más eficiente de usar sus recursos: en el tratado de ayuda naval que forjaron los ingleses concentrarían a su marina de guerra en el Mar del Norte, mientras que los franceses concentrarían al grueso de su marina en el Mediterráneo. Era un plan que les otorgó una gran ventaja al darle a cada marina un mar donde podrían concentrar al grueso de sus flotas, las ventajas en unidad de mando y uso más eficiente de recursos, desde la recolección de información hasta la distribución de repuestos, combustible y provisiones era enorme. Así es como todas las naves de gran calado de la flota francesa fueron enviadas al Mediterráneo siendo éstas un total de 3 dreadnoughts, 17 pre-dreadnoughts y 11 cruceros-blindados.

La redistribución de los escuadrones franceses se realizó en 1912, año en el que aún se temía que las flotas italianas y austro-húngaras se unieran para intentar sacarles del Mediterráneo, y unidas aquellas serían un enemigo respetable: en 1914 Italia tenía 3

dreadnoughts, 6 pre-dreadnoughts y 6 cruceros-blindados, a ese número de barcos los austro-húngaros le agregaban 3 dreadnoughts, 9 pre-dreadnoughts y 3 cruceros-blindados, más un crucero-de-batalla alemán que ya se encontraba en el Mediterráneo al inicio de la guerra (crucero-de-batalla era el nombre con el que eran conocida la nueva generación de cruceros basados en el diseño del *Invencible*). La unión de todos esos barcos habría puesto a los franceses en una situación delicada, pero como vimos los italianos decidieron permanecer neutrales (bueno, solo por el momento). Sin la ayuda italiana no solo se reducía significativamente la cantidad de barcos a disposición de los Estados-Centrales en el Mediterráneo, pero además se limitaba seriamente su capacidad ofensiva, las bases navales austro-húngaras se hallaban en el extremo norte del Mar Adriático, y una simple ojeada a un mapa de la zona nos demuestra lo fácil que sería mantener bloqueada la salida de ese mar. La decisión de Italia de permanecer fuera de ese conflicto le otorgaba a la marina francesa una posición estratégica muy favorable.







Los socios mayoritarios

Pero en Europa, dos imperios, el británico y el alemán, eran los dueños de las dos flotas más poderosas del mundo. Y con buena razón,

a principios del siglo XX el Imperio Británico era el más imponente de su época, y se extendía desde América hasta Asia, pasando por África y Oceanía; casi doce millones de kilómetros cuadrados estaban bajo su bandera. Un imperio tan extenso que necesitaba de una poderosa flota de guerra para proteger sus líneas de comunicación, y para 1914 tenía a la marina de guerra más grande del planeta. Al inicio de las hostilidades tenía al grueso de esa marina ya concentrada en o cerca del Mar del Norte dividida en dos grandes agrupaciones: en la sección norte tenía a la *Gran Flota* (*Grand Fleet*) la que contaba con 19

dreadnoughts, 8 pre-dreadnoughts y 4 cruceros-de-batalla, todos apoyados por una cantidad sustancial de cruceros-blindados, cruceros-ligeros, destructores y submarinos; y protegiendo la salida suroeste de ese mar tenía a la *Flota del Canal* (*Channel Fleet*), básicamente una agrupación de reserva con sus 19 pre-dreadnoughts apoyados por otro nutrido grupo de auxiliares: en total los ingleses tenían 46 acorazados, y 19 de ellos eran poderosos dreadnoughts, con varios más en diferentes estados de construcción.

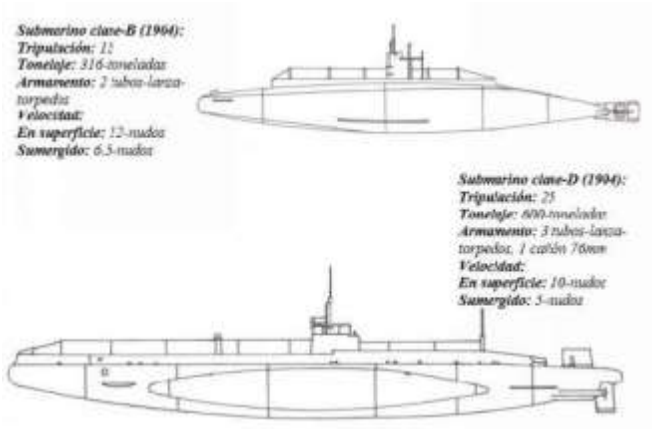
Era una enorme concentración de poderío naval, pero solo lo habían logrado a expensas de disminuir su presencia en otros mares y océanos. Para proteger al Atlántico solo tenían un puñado de acorazados, y dentro del Mediterráneo solo contaban con 3

cruceros-de-batalla y 4 cruceros-blindados para apoyar a sus aliados franceses, mientras que en los escuadrones asignados a Nueva Zelanda, Australia, China, India, África, Sudamérica y Norte América, solo tenían a dos acorazados pre-dreadnoughts y a un crucero-de-batalla, apoyados por obsoletos cruceros-blindados y por algunos cruceros-ligeros y destructores modernos. Pero su despliegue tenía lógica. Su principal enemigo era Alemania, y esa nación tenía al grueso de su marina de guerra en el límite sureste del Mar del Norte, allí estaría la zona de batalla. Así de simple.

La primera línea de defensa británica estaría integrada por los enormes acorazados asignados a la Gran Flota, pero junto a esos barcos de guerra ya contaban con un número incipiente de innovadores aparatos voladores para efectuar misiones de reconocimiento. Para 1914 su *Servicio Aéreo de la Marina Real* tenía pistas aéreas a todo lo largo de la costa este de Inglaterra donde ya se hallaban un centenar de aeronaves.

Aquellos modelos iniciales eran frágiles máquinas voladoras de corto-alcance, solo podían llevar a cabo operaciones de vigilancia muy cerca de la costa, sin embargo, gracias a su velocidad y a la altura que

podían alcanzar, sus pilotos podían mantener bajo vigilancia a un trecho sustancial de mar frente a la costa este de Inglaterra y Escocia. Era un principio. Finalmente su modesto cuerpo aéreo contaba con un pequeño dirigible pero éste solo sería usado en misiones de entrenamiento.



Pero eso no es todo, junto a las innovadoras máquinas voladoras la marina británica ya tenía 74 submarinos. Pero solo 17 eran embarcaciones modernas: 8 de la clase-D y 9

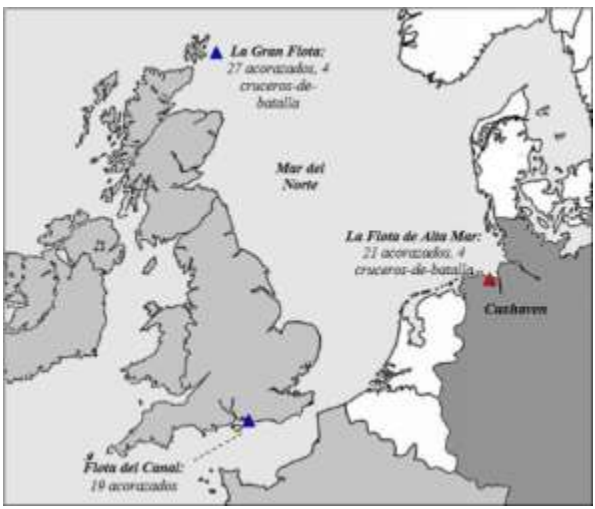
de la clase-E, los restantes eran botes de las clases-A,-B y-C, que tenían en promedio una velocidad de 8-nudos y combustible para solo 12 horas de viaje. Por su escaso alcance esas naves de 300-toneladas solo podían ser usadas en operaciones defensivas cerca de la costa, sin embargo el puñado de submarinos de las clases-D y -E eran naves mucho más grandes capaces de ser usadas en misiones ofensivas. Las primeras tenía un desplazamiento de 500-toneladas, las otras 660. Estos submarinos podían alcanzar en la superficie una velocidad de 15-nudos usando sus motores diesel, y bajo la superficie baterías eléctricas proveerían de energía a sus motores y les impulsarían a una velocidad de 9-nudos, pero lo más importante, es que tenían el radio de acción suficiente para efectuar viajes de ida y vuelta hasta la costa alemana, y con ese alcance, existía la posibilidad de usar sus torpedos contra la flota enemiga.

Esa era la distribución de la marina británica al inicio del conflicto. Sin lugar a dudas los británicos eran los dueños indiscutibles de la sección norte y occidental del Mar del Norte, pero al sureste de ese

mismo cuerpo de agua estaba la poderosa Marina Imperial Alemana, la que era la dueña indiscutible de la sección sur oriental de ese mar. La *Hochseeflotte* o *Flota de Alta Mar*, contaba con 13 dreadnoughts, 8 pre-dreadnoughts y 4

cruceros-de-batalla, los que serían los adversarios principales de los 19 dreadnoughts, 8

pre-dreadnoughts y 4 cruceros de batalla de la Gran Flota. Es interesante, pero en términos de barcos modernos la diferencia entre esas agrupaciones era mínima. Así se



CAPITULO III

HA ESTALLADO LA GUERRA

El conflicto había estallado, y aun cuando la enorme mayoría de los barcos del káiser estaban en el Mar del Norte once de sus barcos de guerra se hallaban en otros puntos del planeta cuando comenzaron las hostilidades. En el Mediterráneo estaba un poderoso crucero-de-batalla y un crucero-ligero; dos modernos cruceros-blindados estaban en el Lejano Oriente y siete cruceros-ligeros estaban en otras estaciones.

Para el inicio de las hostilidades los oficiales de la marina británica pasaron momentos de gran ansiedad buscando la manera de neutralizar a todos esos barcos alemanas. Siendo su mayor fuente de preocupación la cantidad de daño que podían sufrir sus vulnerables líneas de comunicación imperiales.

El barco más poderoso de todos estos, el crucero-de-batalla *SMS Goeben*, que estaba en el Mediterráneo con su pequeño escolta, fue rápidamente neutralizado. Ambos barcos lograron escapar de los escuadrones aliados que se encontraban en la zona y se internaron en Turquía. Eventualmente esa nación entró al conflicto junto a los Estados Centrales, pero esos barcos alemanes, junto a la flota turca, no tuvieron más que un éxito limitado en las operaciones en las que participaron en la zona. En marcado contraste los cruceros-blindados alemanes del escuadrón del Lejano Oriente fueron una verdadera fuente de preocupación. Esos barcos, el *SMS Scharnhorst* y el *SMS Gneisenau*, lograron arribar a las costas de América del Sur junto a tres cruceros-ligeros que se les habían unido en el camino. Era un escuadrón sustancial, pero no podía permanecer indefinidamente sin una base de operaciones, por lo tanto su comandante quería alcanzar al Atlántico para luego dirigirse hacia el Mar del Norte, y en el camino esperaba causarle daños sustanciales a las rutas comerciales de sus enemigos. Todavía en el Pacífico éste escuadrón se enfrentó contra una agrupación británica frente a la costa chilena. El 1º de noviembre de 1914 fue peleada la Batalla de Coronel, y en esa primera batalla naval peleada con barcos de gran calado los ingleses sufrieron una humillante derrota. Los dos cruceros-blindados de su escuadrón, el HMS *Good Hope* y el HMS *Monmouth*, fueron hundidos, y los restos de

la agrupación se dispersaron.

Era una primera victoria para la marina del káiser. Pero el suyo fue un triunfo efímero. Ya en el Atlántico aquellos barcos fueron interceptados por otro escuadrón británico. Un mes y algunos días más tarde, el 08 de diciembre de 1914, se hallaron ante 2 poderosos cruceros-de-batalla, el HMS *Invencible* y el HMS *Inflexible*, 3 cruceros-blindados y 2 cruceros-ligeros. La superioridad británica era aplastante. El encuentro solo podía tener un desenlace. La Batalla de las Falklands fue una enorme derrota alemana; tras varias horas de intenso combate ambos cruceros-blindados se fueron a pique mientras intentaban proteger la huida de sus cruceros-ligeros. Pero su sacrificio

fue en vano. Ese mismo día dos de los cruceros-ligeros fueron capturados y el tercero solo logró escapar por algo de tiempo, siendo finalmente acorralado el 14 de marzo de 1915, y sin más opción su tripulación tuvo que hundirlo. De los restantes cruceros-ligeros alemanes todos pronto fueron neutralizados. Así terminó la participación de esos once barcos en el enorme conflicto.

Ese fue un relato rápido de lo sucedido con los barcos que se hallaban fuera del Mar del Norte, pero al hablar de la situación de la flota del káiser al inicio del conflicto también hemos de considerar a las aeronaves y submarinos que ya eran una parte integral de la misma. En el arma aérea los alemanes tenían una clara superioridad gracias a sus dirigibles. Al inicio del conflicto ellos tenían ocho de esas naves en servicio activo, siendo sus grandes aparatos capaces de realizar misiones de reconocimiento de largo-alcance alcanzando una cantidad sustancial de territorio de la sección sur del Mar del Norte. A esos zepelines hemos de agregarles a cerca de ochenta aviones e hidroaviones, todos modelos similares a las aeronaves británicas. Por su fragilidad y sus primitivas características estos aparatos solo podían ser usados en misiones de reconocimiento de corto-alcance. Finalmente tenemos al arma submarina alemana. Es interesante, pero para inicios del conflicto ellos solo habían dedicado una modesta cantidad de recursos a la producción de sumergibles, y para los primeros días de la guerra los pocos ejemplares que tenían solo eran capaces de efectuar operaciones de defensa costera.

El Mar del Norte 1914 a 1916

Cualquier marina de guerra del mundo tiene varias obligaciones, la de los británicos y alemanes no eran la excepción, y tenían la enorme responsabilidad de proteger sus líneas de comunicación con el resto del mundo. Pero los británicos estaban en una posición estratégica muy superior a la alemana, desde sus bases ellos dominaban las dos salidas del Mar del Norte. Así es como la marina de guerra alemana desde sus actuales bases de operación solo podría proteger sus líneas de comunicación que le unían a Noruega y Suecia, pero tan pronto como los británicos lo desearan podrían cortar las otras líneas que unían a Alemania con el resto del mundo. Y allí radicaba una enorme fuente de preocupación para el káiser y sus ministros. La industria y la población de su nación dependían enormemente de las importaciones. En el largo-plazo un bloqueo de las rutas comerciales alemanas tendría enormes repercusiones en su capacidad de pelear una guerra, por lo tanto para Alemania existían dos opciones: 1.

Que sus ejércitos triunfaran efectuando una campaña relámpago; 2. Que su flota lograra destruir a la inglesa.

Esas eran las opciones alemanas. Del otro lado del cuadrilátero los británicos estaban en una posición de enorme ventaja: desde sus bases podían establecer un bloqueo sobre Alemania, podían proteger las playas orientales de su metrópoli contra cualquier intento de invasión, y le cortarían el paso a cualquier grupo de barcos alemanes que intentaran alcanzar al Océano Atlántico con la intención de atacar sus líneas de comunicación. En la salida sur del Mar del Norte, aquella que pasaba por el Canal de la Mancha, su punto más estrecho entre la costa francesa y la inglesa solo tenía un poco más de 30-kilómetros de ancho, usando lanchas-torpederas, submarinos y minas, los británicos podrían desbaratar a cualquier flota alemana que intentara abrirse paso hacia el Atlántico, pero sí por algún motivo el avance de los barcos del káiser no era detenido podían usarse en su contra los 19 acorazados pre-dreadnoughts de la Flota del Canal que llegarían a terminar con la tarea. Por otra parte tenemos a la salida norte de aquel mar, aquella era mucho más amplia, entre Escocia y la costa Noruega existe un trecho de más de 300-kilómetros que no podía ser cubierto por submarinos ni lanchas-torpederas, ni podía ser atiborrado con minas, por esa razón los británicos habían llevado a su Gran Flota a Escocia, a la base naval de Scapa Flow. Desde allí podrían mantener bajo patrullaje la sección norte de ese mar.

Pero los británicos no se contentarían con mantener una postura defensiva simplemente patrullando las salidas del Mar del Norte. Por siglos sus flotas habían sido usadas agresivamente contra los enemigos del imperio, ahora bien, una operación ofensiva es aquella en la cual

la flota propia arriba a una costa enemiga para: 1. Buscar a la flota enemiga y destruirla; 2. Llegar a realizar un bloqueo-cerrado de los puertos

enemigos donde se halla la flota contraria, o 3. proteger el desembarco de un ejército propio en territorio enemigo. Ya para principios del siglo XX establecer un bloqueo-cerrado de un puerto enemigo no era una opción. Como había quedado ampliamente demostrado durante la Guerra Ruso-Japonesa (1904-1905). En aquel conflicto las operaciones de bloqueo-cerrado frente a la principal base naval rusa, Port Arthur, le habían costado a los japoneses dos valiosos acorazados que habían chocado contra minas. Frente a la costa alemana se hallarían cientos o incluso miles de esos artefactos los cuales podrían desbaratar a cualquier flota británica en una abrir y cerrar de ojos, es más, ahora a las minas se les unirían los torpedos de los submarinos, destructores y lanchas-torpederas. En nutridos grupos esas ligeras naves se lanzarían al ataque y enviarían al fondo del mar a una gran cantidad de barcos ingleses. No, en esta guerra los británicos tenían que ser más prudentes. Ellos no podían llevar a sus grandes barcos de guerra hasta la costa contraria para efectuar un tradicional bloqueo-cerrado.

Pero tenían otras opciones, como efectuar un bloqueo-abierto, y así continuarían teniendo la iniciativa sobre sus enemigos. El grueso de su Gran Flota sería enviada a patrullar la sección norte de aquel mar, mientras que a las secciones centrales y sur enviarían nutridos grupos de reconocimiento construidos alrededor de los poderosos cruceros-de-batalla. Su misión, tanto tan peligrosa como sencilla, sería hallar a cualquier grupo de barcos enemigos que se aventurara a salir de sus bases y tan pronto como las unidades de reconocimiento hallaran a ese enemigo las unidades pesadas arribarían a enfrentarles. Era un plan con un toque nelsoniano. Recordemos como aquel almirante mantuvo solo un puñado de fragatas frente a Cádiz en 1805, dándole a los franceses y españoles un falso sentido de seguridad, pero tan pronto como aquellos se aventuraron a salir al mar abierto Nelson salió tras ellos y los aniquiló en la famosa Batalla de Trafalgar. El nuevo plan británico era una versión moderna de esa estratagema: las unidades ligeras no podrían detener a la flota alemana, pero sus aparatos inalámbricos podrían enviar la señal de alarma a la Gran Flota, para que ésta se lanzara de inmediato a terminar con el trabajo.

Además del auténtico peligro que traía consigo acercarse a la costa alemana los británicos efectuarían un bloqueo-abierto de las bases

enemigas por otra buena razón, ellos no tenían la superioridad numérica necesaria para ser más atrevidos. Al inicio del conflicto solo contaban con 19 dreadnoughts contra los 13 alemanes. No era una superioridad aplastante, y por distintas causas, como pérdidas en combate contra unidades que no fueran los acorazados enemigos, desperfectos mecánicos y/o accidentes, esa superioridad podría desaparecer en un abrir y cerrar de ojos. Lo interesante es que esa escasez en grandes acorazados podría, y fue enfrentada en el

corto-plazo. En sus astilleros los británicos tenían una buena cantidad de quillas de acorazados y cruceros-de-batalla en varios estados de construcción, como muestra de ello a solo semanas del inicio de las hostilidades un nuevo dreadnought fue entregado a su marina de guerra, pero la gran mayoría de sus barcos tardarían más tiempo en ser finalizados.

Para agosto de 1914 era de suma importancia hallar más barcos de gran tamaño para su flota, lo interesante es que Gran Bretaña era uno de los principales proveedores de barcos de gran calado para las marinas de guerra de naciones menos industrializadas, y para afrontar el dilema del número de dreadnoughts ellos hallaron una solución muy sencilla: al inicio de las hostilidades en sus astilleros se hallaban cuatro grandes dreadnoughts para ser entregados a clientes extranjeros, dos le pertenecían a Turquía, los otros dos le pertenecían a Chile. Y he aquí lo interesante, aun cuando los turcos no habían declarado sus intenciones de unirse a los Estados Centrales la situación diplomática con ellos era delicada, en particular por su enemistad con Rusia, y ante la posibilidad de que Turquía se convirtiera en un enemigo el gobierno británico simplemente le requisó el par de acorazados que le estaban construyendo, barcos que ya casi estaban a punto de ser terminados, de hecho, tan adelantado estaba su trabajo que el 26 de agosto (el mismo mes que se declaró la guerra) el primero de los ex-acorazados turcos arribó a Scapa Flow para engrosar las filas de la Gran Flota, el segundo se les uniría poco tiempo después. Chile no tenía ninguna rencilla con ningún estado europeo, pero sus barcos también fueron requisados, sin embargo el trabajo en ellos aún estaba lejos de ser finalizado. Aquellos tardarían su tiempo en engrosar las filas de la Gran Flota, sin embargo en el corto plazo los británicos ya tenían en su gran agrupación a 22 dreadnoughts.

Considero que es el momento justo para ver con más atención el despliegue específico de los elementos de la Marina Real. Primero observemos el despliegue de los elementos de la agrupación más

importante, la Gran Flota. El grueso de la misma estaba en Scapa Flow bajo el mando del vicealmirante John Rushworth Jellicoe. Allí estaban los grandes dreadnoughts y sus cruceros-de-batalla, su misión principal, detener a la flota alemana. Pero además de esos barcos tenía otras naves, incluyendo a 8 pre-dreadnoughts, 4 de estos tenían como base al puerto de Rosyth, en el sur de Escocia, los otros 4 estaban mucho más al sur en Sheerness, frente al estuario del Támesis. Además de sus unidades de gran calado esa agrupación contaba con una enorme cantidad de unidades ligeras. De sus 76 destructores modernos 40 estaban en Scapa Flow, los 36

restantes estaban en Harwich, localidad cercana al estuario del Támesis, y como es de esperarlo esas flotillas de destructores eran acompañadas por un puñado de cruceros-

ligeros que eran usados como unidades de mando. Como veremos más adelante, la flotilla de destructores de Harwich estaría efectuando importantes y peligrosas misiones de reconocimiento ante la costa alemana.

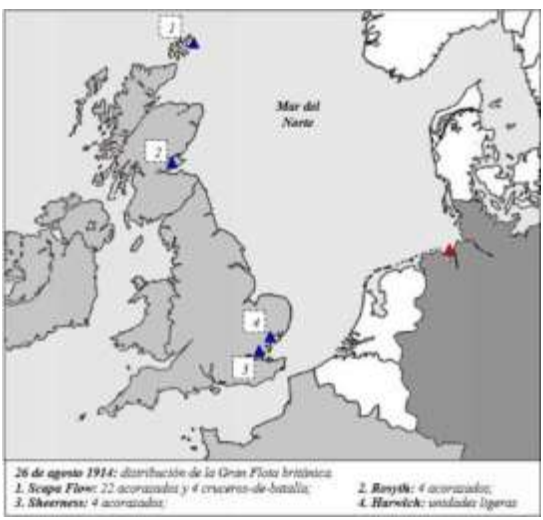
Ese era el despliegue de la Gran Flota cuya responsabilidad incluía mantener cerrada la salida superior del Mar del Norte y proteger las playas del este de Inglaterra contra cualquier intento de invasión. Lo interesante es que desde mucho tiempo antes del inicio del conflicto el Almirantazgo no pasó por alto el peligro inherente de las hostilidades, y tres días antes de la declaración de guerra, el 1º de agosto de 1914, los reservistas fueron llamados a sus puestos, y eso no es todo, en la noche de ese mismo día partieron unidades ligeras de cada agrupación a establecer un perímetro defensivo frente a cada una de sus bases. Ellos no serían atrapados por un ataque por sorpresa como le había sucedido a los rusos en 1904 en Port Arthur. En Scapa Flow y en todas las otras bases, cuando finalmente fue declarada la guerra sus reservistas, marineros activos, y barcos de guerra, ya todos estaban listos para entrar en acción.

Y no solo estuvieron listos para entrar en combate, además dieron el primer golpe, pero ese primer golpe, planeado desde mucho tiempo atrás no lo darían con sus barcos de guerra, en cambio sería una pequeña embarcación civil, trabajando para la marina de guerra, la que tendría ese honor.

En la nublada mañana del día 05 de agosto, teniendo el conflicto solo cinco horas de antigüedad, el pequeño barco británico de tendido de

cableado, el *Teleconia*, ya se hallaba frente a la costa alemana cerca del puerto de Emden. La orden había sido recibida, y encontrándose allí sus marineros lanzaron por la borda varios anzuelos de pesado acero que continuaron arrastrando con grandes cadenas de hierro. Los enormes anzuelos pronto encontraron el lodoso fondo del lecho marino del Mar del Norte, y en minutos hallaron su presa, arrastrados por su barco aquellos se habían enganchado con cinco pesados cables de comunicación que unían a Alemania con África y América. Los pesados cables de comunicación transoceánica habían sido hallados y luego uno tras otro fueron cortados. Ese mismo día un crucero británico realizó una operación similar cerca de las islas Azores, y es así como los británicos cortaron las comunicaciones transoceánicas alemanas con el resto del mundo. En un mundo donde las comunicaciones electrónicas eran cada vez más importantes ese fue un evento muy interesante.

Eso no es todo. Aquel día 05 de agosto se registró la primera escaramuza naval de la Primera Guerra Mundial. Un par de destructores británicos y un crucero-ligero



26 de agosto 1914: *distribución de la Gran Flota británica*
1. Scapa Flow: *22 acorazados y 4 cruceros-de-batalla;*
2. Rosyth: *4 acorazados;*
3. Sheerness: *4 acorazados;*
4. Harwich: *unidades ligeras*

provenientes de Harwich interceptaron a un pequeño carguero alemán, el *Königin Luise*, el que el atardecer del 04 de agosto había arribado a la costa inglesa para sembrar un campo minado. La embarcación alemana aún se hallaba descargando minas cuando fue interceptada y hundida, sin embargo los vencedores no salieron de esa escaramuza ilesos, horas después el crucero-ligero de esa agrupación chocaba con dos minas y se iba a pique. Así comenzó la Primera Guerra Mundial.

Ese pequeño carguero, cuya primera misión también había sido su última, solo representaba un diminuto elemento en la enorme marina de guerra alemana, pero,

¿dónde estaban los grandes barcos del káiser?

El 31 de julio de 1914, a solo cinco días del inicio de las hostilidades con Gran Bretaña, todos sus dreadnoughts, los más modernos de sus pre-dreadnoughts, y todos sus cruceros-de-batalla habían sido transferidos al Mar del Norte arribando a la ensenada de Heligoland en la costa noroeste de Alemania, ahora los puertos de esa localidad se convirtieron en sus principales bases de operaciones; en el Báltico solo quedaron los pre-dreadnoughts más antiguos y un número sustancial de cruceros-blindados, todos barcos de gran calado ya obsoletos que serían más que suficientes para proteger las líneas de comunicación existentes con Suecia y Noruega; la única flota que podía arribar a esas aguas con facilidad era la rusa, y esa no representaba una seria amenaza.

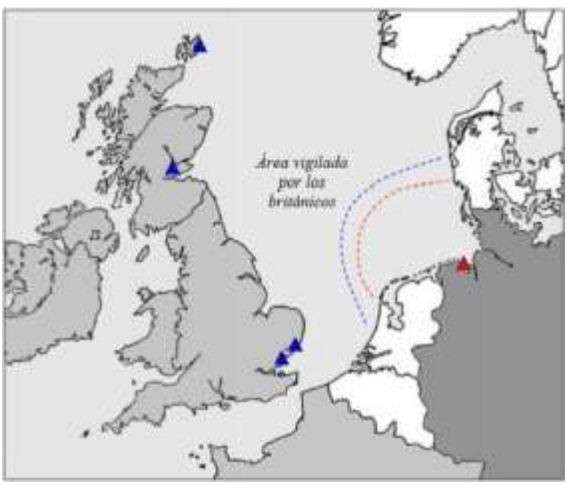
Tras décadas de intenso trabajo y entrenamiento la flota y los marineros alemanes estaban listos para entrar en acción, pero cuál sería su plan, ¿actuarían agresivamente?,

¿se lanzarían a establecer un bloqueo-cerrado de los puertos británicos y buscarían un enfrentamiento directo?, ¿escoltarían a una flota-de-invasión hasta las islas británicas?,

¿partirían hacia el Atlántico para destruir las líneas de comunicación de Gran Bretaña que le unían al resto del mundo? La simple realidad es que ninguna de esas eran opciones viables, por una sencilla razón: sus enemigos tenían una superioridad numérica en grandes barcos que les impedía actuar ofensivamente. Además lanzar un ataque por sorpresa con unidades ligeras contra las bases británicas tampoco era una opción. Aquellas localidades estaban fuertemente protegidas; sin embargo una opción modesta, que fue ejecutada, fue sembrar campos minados en distintos puntos de la costa inglesa con la esperanza que algún barco enemigo fuera alcanzado por los letales artefactos.

Esa estrategia dió como resultado la escaramuza del 05 de agosto, un puñado de naves ligeras partió para efectuar esa misión, pero por el momento la mayor parte de los barcos alemanes permanecieron tras las defensas de sus puertos. En la historia naval de la marina de guerra británica se tenían suficientes ejemplos de bloqueos-cerrados para

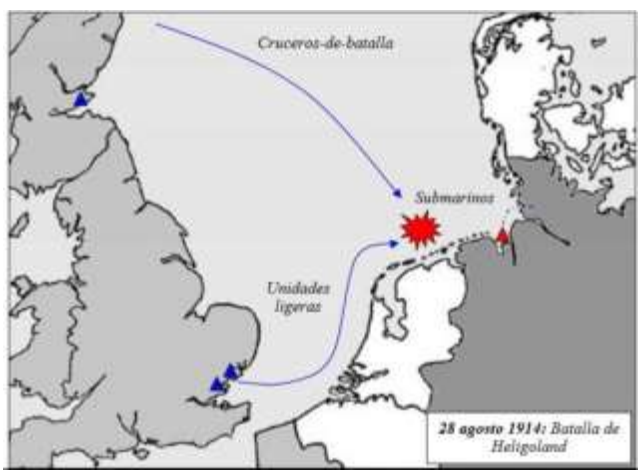
asumir que los británicos pronto podrían aparecer ante las bases alemanas. Pronto de sus bases avanzadas partieron de forma regular unidades ligeras para efectuar misiones de patrullaje cubriendo la zona cercana a las islas Frisias (frente a la costa de su nación), su misión: dar la señal de alarma en caso que la flota británica apareciera en el horizonte. Al mismo tiempo partieron otras unidades auxiliares a sembrar tupidos campos minados frente a sus costas. Así esperaban que ocurriera una gran acción, en la cual los alemanes echarían mano a todos sus recursos disponibles, desde sus grandes dreadnoughts, hasta sus pequeñas lanchas-torpederas, y en la enorme batalla naval resultante aniquilarían a sus enemigos.



Ese era el plan alemán. Confiados en su éxito las tripulaciones de las naves ligeras partían constantemente a ocupar sus puestos en el perímetro de patrullaje esperando que apareciera de un momento a otro el enemigo en el horizonte. Pero los días pasaban y de los británicos no había rastro alguno. Nosotros sabemos que aquellos habían tomado la decisión de efectuar un bloqueo-abierto, pero eso no es todo, además en los primeros días del conflicto una cantidad sustancial de sus actividades y atención fueron dedicados a otra operación de enorme importancia: la transferencia de tropas al continente. El 09 de agosto, a solo cuatro días del inicio de las hostilidades, las primeras tropas de la *British Expeditionary Force* (el BEF), el ejército británico, abordaron sus transportes desde Inglaterra y partieron hacia Francia. Desde esa fecha, hasta el 22 de agosto, decenas de barcos llevaron al continente a los 80,000 infantes y

12,000 jinetes de ese ejército junto a sus toneladas de equipo y provisiones sin sufrir una sola baja. Y ese no fue el único gran movimiento de tropas. Desde estaciones a todo lo largo del imperio los soldados regulares de las guarniciones, hombres ya adecuadamente entrenados, fueron embarcados para partir hacia Europa, y en su lugar quedarían tropas recientemente reclutadas. Pronto las rutas oceánicas quedaron colmadas de transportes atiborrados con tropas y material de guerra, y claro está, la marina de guerra británica estuvo allí para protegerles.

Esa era una operación clave dentro del enorme plan estratégico. Más y más soldados fueron arribando al continente para enfrentar a los enormes ejércitos alemanes, y gracias al trabajo de contención de la Gran Flota y de la Flota del Canal millones de toneladas métricas de material bélico y personal fueron llevados hasta Europa sin que los alemanes lograran detenerles. Fue un enorme logro. Sin embargo para algunos oficiales en la Marina Real aquel éxito no era suficiente. Hasta el momento la suya había



sido una misión secundaria, ellos querían dejar atrás esa política cautelosa y llevar la guerra hasta la costa alemana.

Desde los primeros días del conflicto submarinos británicos fueron enviados constantemente hacia el perímetro alemán. Gracias a su trabajo ya habían establecido algunos de los procedimientos de rutina de sus adversarios y usando esa información el comandante-en-jefe de la flotilla de destructores de Harwich entregó al Almirantazgo un plan de acción. Él quería darle un primer golpe al perímetro de patrullaje alemán, y su plan, con algunas modificaciones, fue aprobado. En el

primer golpe contra los alemanes los británicos usarían como fuerza de ataque a 2 cruceros-ligeros, 31

destructores, y 9 submarinos, y estos serían apoyados, desde una distancia prudente, por 5 poderosos cruceros-de-batalla y 6 cruceros-ligeros.

En el plan establecido 3 submarinos servirían como carnada, estos arribarían a un punto donde las patrullas alemanas les avistarían fácilmente y obviamente se esperaba que aquellas saldrían inmediatamente a interceptarles. Los submarinos tenían que huir, pero darían la señal de alarma. Poco después arribarían a la zona los 2 cruceros-ligeros y los destructores del grupo de ataque para aniquilar a las unidades ligeras alemanes que hubieran mordido el anzuelo. Pero esa no era la totalidad del plan. Los restantes 6

submarinos ya estarían frente a la salida de la Bahía de Jade, localidad donde estaba anclada la flota alemana y cualquier barco que saliera de allí para intervenir en la acción podría caer víctima de los torpedos de esos cazadores. Pero sí los sumergibles no lograban detener a los refuerzos los 5 cruceros-de-batalla y los 6 cruceros-ligeros de la fuerza de apoyo se enfrentarían contra las unidades de gran calado que el enemigo trajera consigo, y de ser necesario estos barcos proveerían de una cortina de proyectiles tras la cual protegerían la huida de las unidades ligeras.

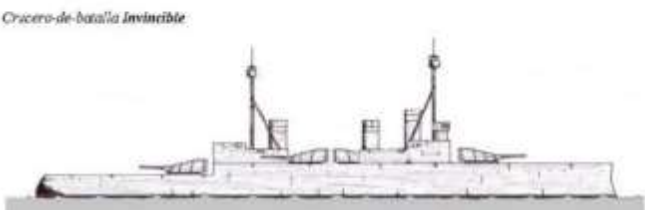
La operación se echó a andar en la madrugada del 28 de agosto, y para la mañana de ese día todos los elementos de la flota ya estaban en sus puestos. Pero lo interesante es que una espesa capa neblina redujo enormemente la visibilidad, y el trío de submarinos no fueron los primeros en ser avistados; en su lugar un destructor alemán se topó con uno de los escuadrones británicos de la fuerza de ataque, una agrupación que tenía un crucero-ligero y dieciséis destructores. Al comandante de la nave alemana no le quedó más alternativa que dar media-vuelta y la suya fue una retirada a toda velocidad, pero al mismo tiempo el inalámbrico de su barco se puso a funcionar y lanzó la señal de alarma a los cuatro vientos. No fue la única nave en ser sorprendida. En otros puntos del perímetro otros destructores se toparon con los nutridos escuadrones británicos, y también tuvieron

que huir hacia el estuario de Heligoland (donde estaba la Bahía del Jade). Así comenzaba la acción.

Ampliamente superados en número los destructores huían hacia la Bahía de Jade.

Pero la señal de alarma ya había sido emitida y de aquella localidad comenzaron a salir los refuerzos. Pero en ese preciso momento solo salieron a la lucha cruceros-ligeros y destructores. La naturaleza estaba en contra de los alemanes. Los barcos de gran calado no podían salir del atracadero y tenían que esperar hasta el mediodía, hasta aquel momento en el cual la marea hubiera subido lo suficiente. Pero los destructores alemanes ya estaban en un serio aprieto. Los escuadrones británicos se habían lanzado tras ellos, ya habían cerrado la distancia, y ya habían hundido a uno y causado daño sustanciales a otros. Pero a la zona también estaban convergiendo numerosos cruceros-ligeros alemanes, y comenzó una violenta refriega. El crucero-ligero británico HMS

Arethusa, y el crucero-ligero alemán SMS *Frauenlob*, sufrieron rápidamente graves daños, al igual que tres destructores que acompañaban al barco británico. Por un momento pareció que el *Arethusa* estaba a punto de sucumbir al estar bajo el fuego concentrado de varios cruceros-ligeros alemanes, cuando súbitamente de una espesa capa de neblina salieron las proas de los cinco enormes cruceros-de-batalla del vicealmirante David Beatty.



Minutos antes el vicealmirante había sopesado la situación. Sus unidades ligeras se habían topado con una fuerte oposición, los cruceros-ligeros que le acompañaban ya habían partido en diferentes direcciones para apoyar a otras unidades que estaban en aprietos. Solo tenía a sus grandes cruceros-de-batalla, pero al viajar más hacia el sur para acercarse a la zona de combate se arriesgaba a entrar en un campo minado o podría internarse en una zona ya infestada de submarinos enemigos. El riesgo era enorme. Pero no se construye toda una tradición naval sin tener que arriesgar algo, sus barcos formaban la última reserva disponible. El *Arethusa* y sus escoltas estaban en un enorme peligro, él lo sabía. Tenía que actuar. Entonces partió en la dirección de ese combate. Es así como sus cinco cruceros-de-batalla aparecieron en el último momento posible y salieron de una espesa capa de neblina disparando sus grandes armas casi a quemarropa contra los cruceros-ligeros enemigos. Sus pesados proyectiles fueron dando en el blanco y atravesaron las delgadas paredes de los cruceros-ligeros como sí aquellas estuvieran hechas de papel; casi de inmediato dos cruceros-ligeros se fueron a pique y un tercero a duras penas logró escapar y retornar a su base. El vicealmirante había evitado un desastre, y ahora que sus unidades ligeras habían sido rescatadas ordenó una retirada general.

La confusa acción había terminado en una derrota para Alemania; tres de sus cruceros-ligeros y un destructor se habían ido a pique, otros tres cruceros sufrieron daños, 1,242 marineros y oficiales se convirtieron en bajas: 712 murieron, 336 cayeron prisioneros y los restantes fueron heridos. En directo contraste los británicos no perdieron a una solo nave, y solo un crucero-ligero y tres destructores sufrieron daños sustanciales, además el total de bajas en su personal fue escaso: solo 35 muertos y 40

heridos.

La acción fue en su mayor parte un combate entre unidades ligeras, pero eso dicho, una victoria es una victoria. A solo 23 días del inicio de las hostilidades aquel triunfo elevó la moral de la población civil y de los marineros británicos, y, claro está, opuesto fue el sentimiento de los alemanes. Cerca de cincuenta barcos enemigos, incluyendo a cinco grandes cruceros-de-batalla, se habían lanzado contra su perímetro defensivo, y habían vapuleado a las unidades ligeras sin que los grandes barcos de su flota intervinieran.

La consecuencia directa de esa primera acción entre flotillas ligeras

fue que los alemanes sembraran más campos minados alrededor del Estuario de Heligoland, pero más importante aún, y éste fue un enorme error, casi todas las naves ligeras alemanas que previamente salían a vigilar el perímetro exterior recibieron la orden de permanecer ancladas en sus atracaderos, y no saldrían de allí a menos de que fueran acompañadas por las unidades pesadas. En lugar de permanecer con la guardia en alto el alto mando alemán le cedió a sus enemigos el control de la zona. Era una victoria estratégica de primera magnitud para los británicos, una victoria que socavaba enormemente la moral de los marinos alemanes.

Aquella fue una victoria táctica y estratégica para los británicos, pero en el contexto de la Primera Guerra Mundial había sido una simple escaramuza. Millones de soldados de varias naciones e imperios ya estaban enfrentándose a lo largo de enormes trechos a lo largo del norte de Francia, en Bélgica, en Serbia, y en Prusia oriental; las victorias o derrotas que sufrieran los beligerantes en aquel enorme tablero definirían quien triunfaría en el conflicto.

El triunfo naval británico en la Batalla de Heligoland, donde menos de 10,000

hombres de ambos bandos habían participado, no tendría en el corto-plazo repercusiones de importancia en el desenlace del conflicto terrestre.

Pero pese a que la mayor parte de la marina de guerra alemana ahora se hallaba confinada a sus atracaderos el combate iría recrudeciéndose. Con regularidad continuaron saliendo sus submarinos de sus bases para patrullar las aguas del Mar del Norte, buscando algún blanco de oportunidad, y para recalcar su futura importancia en el combate naval, los de largo-alcance pronto cumplieron con su cometido.

Al inicio del conflicto los británicos habían enviado a Harwich, en la costa este de su isla, a cinco grandes cruceros-blindados de 12,000-toneladas cada uno; su misión: apoyar a las unidades ligeras que patrullaban el acceso oriental del Canal de La Mancha, y aunque esos barcos ya eran relativamente obsoletos y estarían en una marcada inferioridad contra las unidades de superficie de gran calado de los alemanes, con seguridad lograrían despedazar a cualquier crucero-

ligero o destructor enemigo que se les cruzara en el camino.

El 17 de septiembre cuatro de ellos estaban junto a varios destructores patrullando la sección suroeste del Mar del Norte a una distancia de la costa holandesa. El clima empeoró, y se deterioró hasta tal punto que los destructores tuvieron que abandonar la zona y retornar a su base; pero por su tamaño los cruceros-blindados pudieron permanecer en ese sector realizando su misión de reconocimiento, aunque eventualmente uno tuvo que retornar a su base para recargar carbón. Los días pasaron sin novedad y el buen clima retornó a la zona. El 22 de septiembre un crucero y varios destructores partieron de Harwich para unírseles. El clima era esplendido, pero por alguna razón desconocida en esa tranquila mañana hallamos a los tres cruceros-blindados navegando como en tiempos de paz; aquellos viajaban a una escasa velocidad de diez-nudos y no estaban efectuando las maniobras de zig-zag, las que ya se acostumbraban usar para no ser blancos fáciles de torpedos. Era la receta para un desastre. Y sucedió. A las 06:30 horas de esa mañana el costado del HMS *Aboukir* súbitamente estalló al ser alcanzado por un torpedo. Los daños eran graves. El barco comenzó a escorar. Sin otra opción la tripulación recibió la orden de abandonar el barco y los marineros de esa nave pronto se hallaron chapoteando en las aguas del mar. Los otros dos cruceros permanecieron en la zona para rescatar a los náufragos, pero tanto el HMS *Hogue* como el *Cressy* detuvieron totalmente su marcha para rescatar a los náufragos, solo para ser alcanzados en rápida sucesión por más torpedos, y para las 07:55 horas, una hora y cuarto desde el inicio del ataque, los tres cruceros-blindados ya habían desaparecido. Con ellos perdieron la vida 1,459 marineros. El pequeño submarino U-9 fue el responsable, con sus escasas 493-toneladas de desplazamiento sobre la superficie, una velocidad sumergida de apenas ocho-nudos, y una tripulación de menos de tres decenas de hombres, había logrado sorprender al escuadrón británico, y en menos de dos horas lo había aniquilado por completo. La pequeña nave había hundido a tres cruceros que en conjunto desplazaban 36,000-toneladas.

Tres semanas después otro submarino lograba otro éxito; el 15 de octubre el crucero-blindado HMS *Hawke*, de 7,350-toneladas, fue hundido frente a la costa noreste inglesa, cerca del puerto de Aberdeen, y con él se perdieron 500 vidas. En menos de un mes cuatro cruceros-blindados habían sido hundidos. Las suyas eran las primeras victorias para el arma submarina de cualquier marina del mundo, y los oficiales alemanes

quienes habían abogado por la creación de una poderosa flotilla de submarinos recibieron con enorme entusiasmo las noticias. Más victorias les esperaban.

La Primera Guerra Mundial ya tenía tres meses de antigüedad. El grueso de la flota alemana languidecía en sus atracaderos, pero algunas unidades ligeras, incluyendo a sus nuevos submarinos de largo-alcance, estaban alcanzando con regularidad la costa inglesa. Los submarinos continuaron buscando blancos de oportunidad para sus torpedos, pero no fue la única arma que ellos desplegaron. En esos tres meses de conflicto submarinos y otros barcos ligeros alemanes ya se encontraban alcanzando la costa de Gran Bretaña con regularidad, y para mediados de octubre todos estos ya habían depositado frente a Inglaterra y Escocia cerca de 25,000 minas.

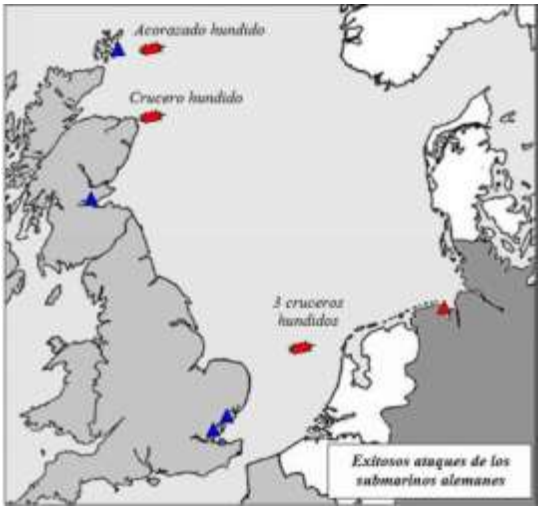
Claro está, los británicos pronto llegaron a conocer que esa operación estaba ocurriendo, ellos estaban realizando un trabajo similar, y no se quedaron cruzados de brazos. Sus unidades ligeras constantemente salían a patrullar las costas en busca de los intrusos, además barreminas pronto fueron asignados a neutralizar esos artefactos. Se acabó con miles de minas y además se interceptó a varios barcos alemanes. Como una muestra de su trabajo el 17 de octubre cuatro destructores alemanes fueron hallados ante la desembocadura del Támesis mientras intentaban lanzar minas. La señal de alarma fue dada; numerosas naves ligeras se lanzaron tras ellos. Tras una larga persecución de varias horas los cuatro barcos fueron alcanzados cerca de la costa holandesa, y tras una corta acción todos fueron hundidos.

Pero más campos de minas ya habían sido sembrados, y ese mismo día una nueva tragedia sacudió hasta la médula a los lores del Almirantazgo: un poderoso dreadnought, el HMS *Audacious* (de la clase— *King George V*), chocó contra una mina mientras se hallaba en el Mar del Norte realizando prácticas de tiro. La explosión abrió un enorme boquete en su costado de babor. La tripulación se lanzó a contener las inundaciones, pero tras varias de infructuoso esfuerzo el acorazado de 23,000-toneladas se fue a pique. Fue una pérdida alarmante. Aunque como un consuelo ninguno de sus 700 tripulantes perdió la vida; habían tenido el tiempo suficiente para abandonar su barco y ser rescatados por otras naves de su escuadrón.

La pérdida de cuatro cruceros-blindados, aunque lamentable, era aceptable, después de todo aquellos eran barcos relativamente obsoletos, pero la pérdida de un dreadnought era una calamidad. Desde el inicio del conflicto el Almirantazgo había buscado la manera de incrementar el número de modernos acorazados a su disposición, hasta eventualmente alcanzar una superioridad ideal de 2 a 1 sobre los modernos acorazados del enemigo, pero ahora la pérdida del *Audacious* reducía su margen de superioridad, de 1.57, a 1.5 contra 1.

Es interesante, pero durante todo el conflicto los alemanes nunca llegaron a saber que ese barco había sido hundido, sin embargo el *U-9* sí retornó a casa para reportar sus éxitos. Ese era el tipo de noticia que los oficiales de la marina de guerra alemana esperaban, y sí un pequeño submarino lograba éxitos tan grandes, entonces era posible que sus camaradas en las unidades de superficie pudieran alcanzar victorias similares.

Pero ello solo se lograría sí, y solo sí, pasaban a la ofensiva, y entre los oficiales del káiser comenzaron a alzarse las voces de aquellos quienes pedían salir a la lucha. Su flota no podía permanecer encerrada.



Solo tres meses de conflicto. Mientras tanto, en el norte de Francia se había llegado al 09 de septiembre de 1914, esa fecha marcó el final de la Batalla del Marne. Aquella monumental batalla fue el punto final del avance alemán que había tenido como objetivo la conquista de París y forzar con ello la rendición de Francia. Esa ofensiva había sido rechazada; la tan esperada victoria relámpago no se había materializado.

Ahora el enorme conflicto tendría que continuar.

La Marina Imperial alemana tenía que actuar. Pero el jefe del Almirantazgo alemán, el vicealmirante Hugo von Pohl, y el comandante en jefe de la Flota de Alta Mar, el almirante Friedrich von Ingenhol, tenían una directiva que les limitaba enormemente su capacidad de acción. Su káiser les había prohibido salir a la lucha con sus preciados dreadnoughts a menos que se confirmara, sin lugar a dudas, que los británicos se enfrentarían contra ellos en una inferioridad de condiciones. Ese era su dilema, especialmente cuando el enemigo tenía una enorme superioridad numérica. Pero aquellos almirantes estaban dispuestos a actuar, y siguiendo sus estrictas órdenes eventualmente desarrollaron un plan de acción: ellos usarían a sus veloces cruceros-de-batalla como carnada en una elaborada trampa para los dreadnoughts. Así atraparían al enemigo en inferioridad de condiciones.

Tomando un mapa del norte de Europa y usando un compás podemos determinar una simple y sencilla realidad: entre la Bahía del Jade y el

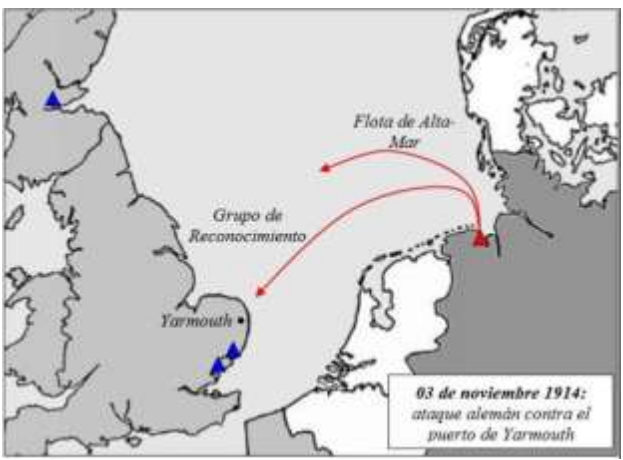
punto más cercano de la costa inglesa solo existen 480-kilómetros; viajando a gran velocidad barcos alemanes rápidos que salieran al atardecer de su base de operaciones arribarían ante la costa inglesa en la madrugada del día siguiente. ¡Los veloces cruceros-de-batalla podrían efectuar ataques

relámpago contra la misma Inglaterra! Ahora bien, un ataque en el que solo participaría un puñado de barcos de gran calado no tendría la más mínima oportunidad de causarle daños a una base militar fuertemente defendida con nutridas baterías costeras y campos minados y que estuviera atiborrada con barcos de guerra, sin embargo aquel mismo puñado de barcos sí podría atacar alguna localidad escasamente defendida. Sin dudarlo podrían bombardear dicha población y tras algunos minutos de intenso cañoneo los británicos tendrían que reaccionar enviando hacia esa localidad a todos los barcos que tuviera a su disposición. Pero los alemanes esperaban llegar a la lucha con el elemento sorpresa de su lado. La reacción de los defensores sería caótica y apresurada; tras el bombardeo el grupo de ataque alemán esperaría el arribo de los elementos de la flota enemiga, y tan pronto como se toparan con alguna nutrida agrupación iniciarían una huida a toda velocidad, guiando a sus enemigos hasta algún campo de minas recientemente plantado o a las fauces de un nutrido grupo de acorazados, que los destrozarían. Así obtendrían su superioridad numérica.

Es la fría y gris madrugada del día 03 de noviembre de 1914. Solo faltaban algunos minutos para que el amanecer comenzara a despuntar. La tripulación de un diminuto cañonero británico ya se hallaba trabajando limpiando algunas minas recientemente halladas frente a la costa inglesa; tres kilómetros hacia el sur estaban dos viejos destructores patrullando. El trío de barcos se encontraba cerca del pequeño puerto pesquero de Yarmouth, el que servía de base para un puñado de destructores y algunos submarinos. El reloj marcaba las 06:30 horas, la mitad de la tripulación en los destructores estaban en sus puestos, la otra mitad aún dormía. Así comenzaba otro día de patrullaje rutinario. Los primeros rayos del sol comenzaban a dispersar la espesa y fría niebla matutina, cuando un vigía en el pequeño barreminas lanzó un grito de alarma. Varios cruceros-ligeros se acercaban. Estaban cerca, pero dadas las condiciones de visibilidad en ese momento nadie en el barco pudo determinar la nacionalidad de las naves. Con un semáforo se solicitó a los recién llegados que se identificaran…la respuesta fue una andanada, y varios proyectiles comenzaron a caer alrededor del pequeño barco. ¡Eran los alemanes!,

para los británicos la única opción era huir ó morir.

Retornemos al atardecer del día anterior. A las 16:30 horas del 02 de noviembre ocho barcos partieron de la Bahía del Jade: eran tres cruceros-de-batalla, un crucero-blindado, y cuatro cruceros-ligeros, y a gran velocidad estos enfilaron hacia Inglaterra. Ellos serían la carnada y se dirigían hacia Yarmouth para someter al pequeño puerto a un intenso bombardeo, atacando a cualquier blando de oportunidad que hallaran en su camino. Pero esa flotilla no permanecería por mucho tiempo frente a la costa inglesa, y tras solo disparar algunas andanadas contra la localidad se retirarían hacia el este,



donde el elemento principal de la trampa les estaría esperando. Aquel mismo día 02 de noviembre, a hora y media tras la partida de la primera agrupación habían salido de la Bahía del Jade todos los dreadnoughts de la Flota de Alta Mar con sus escoltas. Ese era el elemento principal, y sí algún escuadrón británico se lanzaban a interceptarles, éste se toparía con una verdadera muralla de acero.

El plan alemán se había puesto en marcha, y navegando a la respetable velocidad de dieciocho-nudos tras 14 horas el Grupo de Reconocimiento se halló cerca de la costa inglesa. Era una buena marca para la unidad comandada por el vicealmirante Franz von Hipper. Y frente a Yarmouth solo estaba aquel trío de barcos ligeros ingleses. A los cuales no les quedó más opción que huir, pero antes de hacerlo sus aparatos inalámbricos comenzaron a funcionar y emitieron la señal de alarma.

Sin otra opción partieron hacia la capa de neblina más cercana y desaparecieron.

Ahora que los defensores estaban fuera del camino los alemanes dirigieron sus armas contra la costa, pero he aquí algo interesante, por alguna razón el comandante de la flotilla dirigió el fuego de sus armas contra una playa cercana en lugar de disparar sus armas contra el poblado y contra ese paramo desierto disparó sus armas sin causar daño alguno. Tras un par de minutos de intenso cañoneo, que asustó a los pobladores de la región, el Grupo de Reconocimiento partió hacia el este, pero mientras estos se alejaban arribaron a toda velocidad tres destructores que se lanzaron tras su pista.

También salieron de Yarmouth otros tres destructores y tres submarinos con la misión de seguir al enemigo. Esos barcos tenían que proveer la información necesaria para que los escuadrones pesados pudieran arribar a interceptar a los alemanes, sin embargo en

los próximos minutos aquellos perdieron el contacto con el enemigo, y es más, uno de sus submarinos golpeó una mina y se fue a pique.

Los alemanes ya estaban alejándose y partieron a buscar a los acorazados que les esperaban al este. En los barcos del Grupo de Reconocimiento todos los marineros que podían hacerlo estaban atisbando el horizonte esperando hallar las grandes columnas de humo negro de algún escuadrón británico. Pero en la decena de horas en su viaje de retorno a la Bahía del Jade no hubo ninguna sorpresa. Sus enemigos habían sido tomados totalmente por sorpresa. La agrupación pesada más cercana a Yarmouth se hallaba a 150-kilómetros al norte en el momento preciso del ataque. Aquel era el escuadrón de pre-dreadnoughts asignados a Sheerness, mucho más al norte estaban los cruceros-de-batalla del vicealmirante Beatty, en el puerto de Cromarty, a casi 500-kilómetros de distancia, mientras que la Gran Flota del vicealmirante Jellicoe estaba en Scapa Flow, a 1,000-kilómetros. Y por sí eso fuera poco en esa ocasión todos los barcos de esos grupos se hallaban atracados en sus amarraderos. Solo sí alguna de aquellas agrupaciones hubiera estado ya en alta mar, a una distancia adecuada, habrían podido lanzarse a interceptar a los alemanes. Pero bajo las circunstancias de ese día era imposible que reaccionaran de inmediato. Así los barcos del káiser retornaron a Europa continental sin haber hallado al enemigo. Todos menos uno. En la madrugada del 04 de noviembre el crucero-blindado SMS *Yorck* perdió el rumbo, entró a un campo minado, se estrelló contra un par de aquellos artefactos, y se fue a pique. Con ese barco del Grupo de Reconocimiento perdieron la vida 235 hombres de una tripulación de

poco más de 630.

En términos materiales la estratagema terminó con un enorme fiasco. El Grupo de Reconocimiento no había logrado atraer a su destrucción a ningún escuadrón británico, es más, había perdido a un crucero-blindado; pero moralmente existía un consuelo para los alemanes, el káiser y sus ministros vieron en esa acción una clara victoria: por primera vez en cientos de años armas de una nación continental habían sido disparadas contra la costa británica.

Del otro lado del cuadrilátero los ciudadanos británicos estaban verdes de ira ante la aparente impunidad con la que sus enemigos habían actuado en contra de su isla. Los iracundos y preocupados civiles no lo sabían, pero su Almirantazgo ya había elaborado una solución para ese problema, pero por su importancia la solución tuvo que ser mantenida en secreto. Era un enorme as bajo la manga que se mantendría en secreto por cerca de tres generaciones, pero que pronto lo pondrían en práctica.

Un nuevo factor: las comunicaciones y la guerra electrónica

Durante la Guerra Ruso-japonesa (1904-1905) los contendientes ya habían usado una impresionante gama de aparatos de comunicación inalámbrica para afectar el resultado estratégico y táctico de ese conflicto y su impacto en el ámbito naval fue de enorme importancia. Como ejemplo recordemos como en la Batalla de Tsushima un crucero-auxiliar japonés fue el primero en avistar a la flota rusa en la brumosa mañana de aquel día, y como gracias a su inalámbrico esa nave emitió la señal de alarma. Ese fue el evento fundamental que moldeó el desenlace de la acción, porque colocó a toda la Flota Combinada bajo alerta, particularmente a sus grandes acorazados que aún se hallaban en sus atracaderos a un centenar de kilómetros hacia el norte. Solo fue gracias a ese oportuno reporte que los japoneses salieron a presentar batalla, y con el aniquilamiento de la flota rusa se decidió el desenlace del conflicto.

Los aparatos inalámbricos habían demostrado su enorme utilidad táctica, pero también eran increíblemente útiles moldeando la estrategia: desde cualquier estación emisora de suficiente potencia podían enviarse órdenes a cualquier flota que ya se hallara en alta mar para dirigirla hacia cualquier punto del mapa a ejecutar cualquier misión. Esa flexibilidad de transmitir órdenes desde un cuartel-general pronto probaría su enorme utilidad. Pero a su vez la transmisión de

órdenes hacia agrupaciones lejanas también traía consigo una enorme vulnerabilidad: desde esos días, hasta los nuestros, casi cualquier señal electrónica puede ser captada por un receptor sintonizado en la misma frecuencia y que se halle a la distancia apropiada, así, mientras más poderosa sea la señal con la que se transmite un mensaje mayor la distancia hasta la cual podrá ser interceptada. Esa vulnerabilidad pronto fue aceptada como una simple realidad, y ya desde los primeros días del siglo XX los mensajes emitidos desde una estación partirían de ella apropiadamente codificados.

Retornemos a la Primera Guerra Mundial. Conociendo la enorme importancia de interceptar las trasmisiones enemigas para dilucidar sus planes, los británicos ya habían emplazado numerosas estaciones receptoras a todo lo largo de la costa este y sureste de su isla; éstas tenían la responsabilidad de captar los mensajes entre los cuarteles-generales y los barcos enemigos. Pero no solo estarían interceptando señales, además con dichas estaciones ya podía efectuarse una operación muy interesante: la triangulación. Así podría determinarse la ubicación de cualquier nave que estuviera transmitiendo señales; y aún hay más, sí el intruso continuaba transmitiendo con regularidad sería posible establecer su dirección y velocidad. Información de enorme utilidad para poder interceptarlo.

Interesante, pero el servicio de esas estaciones, aunque de gran utilidad, no era el as bajo la manga británica; el método de triangulación ya era conocido desde la Guerra Ruso-Japonesa, por esa misma razón los capitanes alemanes en alta mar intentarían mantener el más estricto silencio radial, solo a ser interrumpido en situaciones excepcionales. Sin embargo las emisoras terrestres alemanas sí se hallarían trabajando de día y de noche, enviando constantemente mensajes a los distintos elementos de la flota que ya se hallaran en alta mar, incluso se usarían para transmitir algunos mensajes rutinarios para otras unidades y servicios. La ubicación de esas estaciones no era un secreto. Pero como sus transmisiones podían ser interceptadas sus mensajes partían codificados. Hallar la forma de decodificar esas señales se convirtió en el Santo Grial para los servicios de inteligencia de todos los ejércitos del mundo. De hecho, ya para los primeros días del mes de diciembre de 1914 los británicos habían alcanzado un éxito monumental: ellos habían descifrado el código secreto naval alemán. Ése era su as bajo la manga.

No había sido una tarea sencilla. Ya para el inicio del conflicto un enorme número de expertos de distintos campos civiles y militares fueron reunidos para trabajar en la Marina Real, su tarea: desenredar los códigos alemanes. Pero con las limitaciones tecnológicas de la época no estaban logrando resultado alguno. Sin embargo el trabajo del servicio de inteligencia británico finalmente dió frutos cuando tres importantes libros de códigos secretos alemanes fueron capturados. Para el inicio del conflicto la marina de guerra alemana poseía tres tipos de códigos usados en diferentes circunstancias y como era de esperarse cada barco tenía una copia de los libros de las claves usadas para decodificar los mensajes cifrados. La seguridad colectiva de la flota dependía en que ninguno de esos documentos cayera en manos del enemigo, pero el 11

de agosto, a siete días del inicio de las hostilidades, un grupo de asalto australiano capturó un carguero alemán anclado en el puerto de Melbourne (Australia). Fue una operación relámpago. En minutos lograron neutralizar a la tripulación y lograron capturar intacto uno de los libros de claves. Ese mismo mes, el 26 de agosto, un crucero alemán encalló en una playa del Mar Báltico, los rusos capturaron la nave, y allí encontraron otro de los preciados libros de códigos. Extrañamente el documento ultra-secreto no había sido destruido por la tripulación. Pronto los oficiales del zar compartieron su hallazgo con sus aliados británicos. Y finalmente el último libro de claves fue hallado el 30 de noviembre por pescadores ingleses quienes se encontraban trabajando frente a la costa holandesa. Ellos estaban trabajando en un sector de aguas poco profundas donde seis semanas antes cuatro destructores alemanes habían sido hundidos y en un extraordinario golpe de suerte las redes de los pescadores descargaron un pesado cargamento de moluscos y peces sobre la cubierta de su barco,

acompañados por un pesado cofre de plomo, y eventualmente de su interior se sustrajo el tercer libro de códigos alemán.

Todos aquellos documentos pronto arribaron a las manos de los oficiales del Almirantazgo y fueron entregados al grupo que se encontraba trabajando en la decodificación de los mensajes enemigos. Así aquellos resolvieron el acertijo y a partir del mes de diciembre ya podían leer los mensajes que eran interceptados diariamente.

Era una brillante victoria estratégica y el grupo recibió un reconocimiento oficial, claro está, no podía hacerse alarde de aquel logro públicamente, sin embargo fueron asignados más recursos para que ellos pudieran trabajar. Se incrementó el número de individuos

asignados a esa nueva rama del servicio de inteligencia de la marina de guerra británica y se les asignó un área de trabajo aún más grande dentro del edificio del Almirantazgo, área de trabajo que pronto fue conocida como la “Habitación #40”, una amplia oficina en la cual cientos y luego miles de mensajes eran decodificados semanalmente. De pronto los alemanes ya no podían montar operaciones navales sin que los británicos supieran que uno operación pronto acontecería.

Regresemos al 04 de noviembre de 1914. La actividad de decodificación de los hombres de la Habitación #40 aún tardaría un poco más de tiempo en dar frutos, y en esa ocasión no pudieron dar la señal de alarma. Mientras tanto las tripulaciones de la flota alemana retornaron a sus bases y entregaron sus respectivos reportes a sus superiores, quienes procedieron a analizar lo sucedido.

En el primer ataque contra el suelo inglés habían logrado una sorpresa total, y el enemigo no había tenido el tiempo suficiente para reaccionar. Ese no era el plan. Los almirantes alemanes no estaban dispuestos a gastar enormes cantidades de combustible y arriesgar a sus naves solo para enfrentar a un puñado de naves ligeras. El objetivo era la destrucción de una parte sustancial de la flota enemiga. Entonces llegaron a una conclusión: era necesario efectuar un ataque más al norte, acercándose más a las principales bases navales del enemigo donde se hallaban los escuadrones pesados. Se efectuaría un nuevo ataque, ésta vez contra dos localidades que se hallaban de 180 a 260-kilómetros al sur de la base naval de Cromarty en el norte de Inglaterra. Así esperaban darle al enemigo el tiempo suficiente para que reaccionara enviando a un escuadrón a interceptar al Grupo de Reconocimiento.

Los nuevos objetivos estaban suficientemente cerca de una importante base naval enemiga, pero sí la proximidad a la misma no fuera suficiente razón para provocar una reacción, los comandantes alemanes tomaron otra decisión: en el primer ataque las

armas de sus barcos habían sido disparadas contra una playa vacía. No lo volverían a repetir. Ahora sus proyectiles tenían que ser disparados contra el corazón de aquellas localidades. De esa manera obligarían a sus enemigos a reaccionar.

Todos conocemos el dicho “el fin justifica los medios”. Sé que esa era

una guerra, y sé que en la inmensa mayoría de ellas tenemos una enorme cantidad de ejemplos en los cuales vemos como los códigos morales que se aplican a una sociedad moderna en tiempos de paz son simplemente lanzados por la borda para poder ganar el conflicto.

Éste ejemplo no representa ni la primera ni la última ocasión en que la población civil sufrirá un ataque indiscriminado que será planeado y ejecutado por individuos que se llaman a sí mismos “civilizados”. Nuevamente, era una guerra, el lema “el fin justifica los medios” reina suprema. Esa es la naturaleza de la resolución de los conflictos por medio de la violencia.

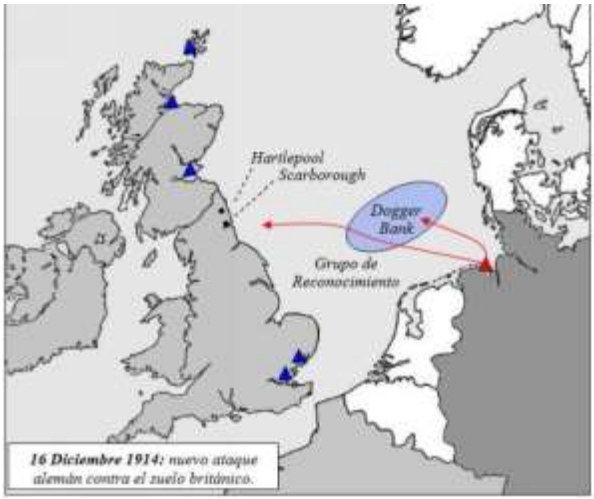
A las 03:00 horas en la madrugada del día 15 de diciembre partieron de la Bahía del Jade 27 barcos del Grupo de Reconocimiento: 4 cruceros-de-batalla, 1 crucero-blindado, 4 cruceros-ligeros y 18 destructores. Todos nuevamente bajo el mando del vicealmirante Hipper. Estos barcos bombardearían sus objetivos para luego escapar hacia el este, y allí, en un punto del Mar del Norte conocido como Dogger Bank, estarían esperándoles los barcos de la Flota de Alta Mar para aniquilar a cualquier grupo de barcos británicos que se lanzaran a interceptarlos.

En cuestión de horas los barcos alemanes se hallaron en medio del Mar del Norte.

Pero era la temporada de invierno y el Grupo de Reconocimiento enfrentó un clima cada vez más violento, de hecho, el mar estaba tan picado que se le ordenó a los cruceros-ligeros y destructores que dieran media-vuelta y se dirigieran hacia las aguas más tranquilas del Dogger Bank, allí esperarían el retorno de los barcos de mayor calado. Y partieron todas aquellas unidades ligeras excepto una, un crucero-ligero que tenía que sembrar un campo de minas frente a la costa inglesa, ese barco continuó viajando con sus grandes compañeros, pero solo pudo seguirles con gran dificultad.

Durante todo ese día Hipper continúo avanzando, hasta que al alcanzó un punto en el mapa donde dividió a su agrupación: 2 cruceros-de-batalla, el *Derfflinger*, y el *Von der Tann*, y el crucero-ligero cargado con minas, se dirigirían hacia Scarborough; los otros 2

cruceros-de-batalla, el *Seydlitz*, y el *Moltke*, y el crucero-blindado *Blücher*, partieron hacia el noroeste, su objetivo: Hartlepool. Los grandes barcos bombardearían aquellas



16 Diciembre 1914: *nuevo ataque alemán contra el suelo británico.*

localidades mientras que el crucero-ligero establecería un pequeño campo minado al sureste de Scarborough, y luego todos se marcharían de la zona.

La mañana del 16 de diciembre de 1914 trajo consigo una de las mañanas típicamente frías y oscuras de invierno en el Mar del Norte. Eran las 08:00 horas. A esa hora de invierno el día de trabajo aún no había comenzado. Muchos en Scarborough aún dormían; cuando repentinamente fueron sacudidos por el tronar de la artillería, que fue seguida de inmediato por las detonaciones de proyectiles dentro de su ciudad. Los 40,000 habitantes de la localidad buscaron refugio donde pudieron. Pero durante la media hora que duró el bombardeo murieron 17 hombres, mujeres y niños, y 99 más resultaron heridos. El bombardeo de aquella ciudad había terminado, pero el trabajo del par de cruceros-de-batalla aún no terminaba. Luego aquellos partieron hacia el pequeño pueblo pesquero de Whitby a 30-kilómetros más al norte. El objetivo en éste caso no era el pueblo, sino una estación transmisora de la marina británica que se hallaba en un peñasco muy cercano. Los alemanes pronto se hallaron a la distancia e iniciaron un intenso fuego de artillería. El daño a la instalación fue mínimo, pero fue inevitable que algunos proyectiles cayeran en el pueblo y allí murieron 2 personas e hirieron a otras 2.

Tras varios minutos de intenso bombardeo aquellos barcos partieron hacia el este. Su trabajo había terminado.

Y al mismo tiempo aparecieron ante Hartlepool los otros tres barcos de gran calado.

Entre las tres localidades atacadas ese día esa ciudad de 90,000 habitantes fue la única que tenía un legítimo valor militar. Allí estaban grandes instalaciones para reparación de barcos de gran calado y algunas instalaciones para la construcción de embarcaciones de modestas dimensiones, además allí se producían algunos bienes que podían ser usados en el esfuerzo bélico. Por esa razón la ciudad tenía una guarnición del ejército que contaba con un par de cientos de hombres y una batería de defensa costera con tres piezas de artillería de 152mm. Eso no es todo, además la marina tenía en la localidad a un par de cruceros-ligeros, cuatro viejos destructores y un submarino.

Eran fuerzas modestas, pero bien usadas podrían efectuar una obstinada resistencia, y de todas ellas, las unidades del ejército ya habían sido puestas bajo estado de alerta. A medianoche del 15 de diciembre la guarnición recibió la orden de prepararse para repeler un ataque, y en la madrugada del día siguiente los infantes y los artilleros ya estaban en sus puestos para enfrentar al enemigo.

Pero extrañamente las unidades de la marina no fueron puestas bajo alerta. Todo por un malentendido: los lores del Almirantazgo asumieron que todas las unidades asignadas a la defensa costera siempre estarían bajo estado de alerta, con algunos elementos ya en el perímetro de vigilancia y otros en las radas de sus puertos listos para partir tan pronto como les dieran las órdenes para hacerlo. Por ello el alto-mando de la marina no emitió una señal de alarma para los elementos de defensa de esa localidad.

Desafortunadamente, para incrementar el ambiente relajado de los marineros, dos días antes el clima había sido tan adverso, que el comandante supremos de las fuerzas navales de defensa costera, el vicealmirante G. A. Ballard, emitió una circular para sus subordinados en la cual indicaba que, debido al mal tiempo, las unidades ligeras de la zona no tenían que salir a efectuar misiones de patrullaje sí el mal clima continuaba, y solo tendrían que salir a hacerlo hasta recibir una orden directa para tal efecto.

Esa mañana el mar frente a Hartlepool estaba algo picado, pero el clima había mejorado enormemente. Ignorando que la ciudad estaba a punto de ser atacada el comandante naval de la localidad decidió colocar algunos de sus barcos en el perímetro exterior como parte de

sus tareas rutinarias; pero la marea estaba baja, los cruceros-ligeros no podían pasar por la bocabarra, sin embargo tres de sus viejos destructores partieron, pero sus despreocupadas tripulaciones partieron sin tener la menor idea que el enemigo ya estaba cerca.

Los destructores partieron hacia mar abierto en aquella fría mañana. Todavía era temprano. La visibilidad aún era limitada, cuando hacia el sureste aparecieron varios barcos de gran calado. No fue necesario pedir que se identificaran, aquellos abrieron fuego casi inmediatamente. Con proyectiles estallando a su alrededor los capitanes de las naves tenían que tomar una decisión. Pero ésta vez estos no se replegaron, y en lugar de huir se lanzaron contra los enormes barcos que se acercaban escupiendo proyectiles.

Ellos usarían sus torpedos, pero para lanzarlos tendrían que efectuar un ataque a quemarropa. Sus posibilidades de éxito eran minúsculas, aún así partieron a toda velocidad. Pero en segundos se alzó ante ellos una muralla de proyectiles. Dos barcos tuvieron que abortar sus ataques y solo un destructor logró acercarse hasta una distancia de 4,500-metros para lanzar un solo torpedo. Difícilmente esa era una distancia de quemarropa, pero la densidad del fuego alemán era tal que le impidió acercarse más, y pronto partió tras sus camaradas que ya se alejaban de la zona. Esa nave había sido alcanzada varias veces y en ella se sufrió un muerto y 11 heridos, y su torpedo falló totalmente su blanco. No podían enfrentar al enemigo, pero al menos emitieron la señal de alarma.

Ya alertados por las detonaciones y por los mensajes de alarma de sus camaradas las tripulaciones de los cruceros-ligeros y el submarino ocuparon sus puestos, pero esas embarcaciones estaban atrapadas, no podían salir de su atracadero por causa de la marea baja. Solo los tres cañones de 152mm de la batería costera podían, y respondieron al fuego. Era una lucha desigual. La batería costera se enfrentaba contra dos cruceros-de-batalla y un crucero-blindado que en conjunto llegaban a la lucha equipados con decenas de piezas de artillería de 280, 208, y 150mm, los cuales en cuestión de minutos dispararon cerca de 1,150 proyectiles contra los defensores y la ciudad; en la rada uno de los cruceros-ligeros, fue alcanzado por dos proyectiles de 208mm que le causaron la muerte a 4 marineros e hirieron a 7 más.

Las armas de la batería costara retornaron el fuego, y sus servidores han de ser felicitados. El crucero-blindado alemán fue alcanzado en el puente, en una torreta de artillería de 208mm, y en dos de sus piezas de artillería de 150mm, las cuales fueron silenciadas. Esa nave fue la que sufrió más daños, pero también fueron alcanzados los cruceros-de-

batalla, y en todos los barcos alemanes perdieron la vida 8 marineros y una docena más fueron heridos. Los soldados de la guarnición británica también lamentaron bajas: 7 hombres murieron y 14 más fueron heridos. Sin embargo la población civil y la ciudad fueron los que sufrieron las peores consecuencias del ataque.

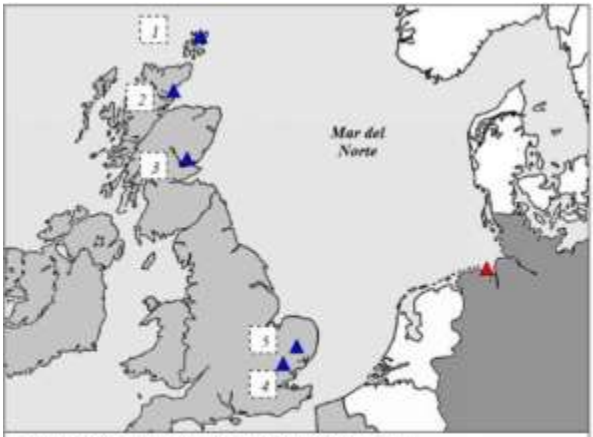
La acción había comenzado a la hora del desayuno, muchos estaban tomando sus alimentos, otros ya estaban caminando hacia su trabajo o hacia la escuela, unos pocos más ya estaban en sus labores. En ese momento comenzaron las detonaciones en el mar abierto, para luego ser seguidas por el estallido de proyectiles en la misma ciudad. El

pánico se apoderó de muchos y una cantidad sustancial de civiles cometió el enorme error de salir de sus casas para dirigirse hacia la estación del tren e intentar escapar hacia el interior. En las calles muchos cayeron fulminados por la metralla, y familias enteras desaparecieron en las explosiones: 86 civiles perdieron la vida, 424 más fueron heridos. Fue la mayor cantidad de pérdidas dentro de la población civil en aquel día.

Pero el bombardeo de Hartlepool duró muy poco tiempo. Pronto los tres barcos se retiraron de la zona, eran las 08:50 horas. Casi hora y media después, a las 09.30, los seis barcos de Hipper, que incluían al crucero-ligero, se reunieron en un punto entre Whitby y Hartlepool y partieron todos hacia el sureste, a una velocidad de 23-nudos. Ahora se dirigían hacia el Dogger Bank donde les esperaban los acorazados de la Flota de Alta Mar, y mientras lo hacían todos quienes podían hacerlo en los barcos alemanes atisbaron ávidamente el horizonte. Ellos esperaban hallar al enemigo de un momento a otro.

Pero, ¿dónde estaban los barcos de Su Majestad?, ¿les habían sorprendido nuevamente? La respuesta es un rotundo no. Dos días antes, a las 19:00 horas del 14 de diciembre, el personal de la Habitación # 40 le había entregado a sus superiores un reporte electrizante: aquellos habían descifrado telegramas dirigidos a los cruceros-de-batalla de Hipper, estos, junto a otras naves, tenían la orden de partir de sus atracaderos en la madrugada del día 15 de diciembre; no se conocía su destino final, pero no podía quedar duda alguna, y de inmediato se asumió que los alemanes efectuarían otro ataque contra la costa inglesa. La importante información pronto llegó a las manos de los lores del Almirantazgo, quienes, tras una corta deliberación, decidieron que ésta vez saldrían a destruir a los alemanes. Los comandantes se lanzaron a elaborar un plan de acción,

pero existía una peligrosa laguna de información, el reporte no indicaba que la Flota de Alta Mar alemana también saldría hacia el Mar del Norte. Por lo tanto, cuando los lores del Almirantazgo aprobaron su plan final, ellos solo movilizarían parcialmente a su flota.



Diciembre 1914: *redistribución de la Gran-Flota británica.*
1. Scapa Flow: *22 acorazados*
2. Cromarty: *4 cruceros-de-batalla*
3. Rosyth: *8 acorazados;*
4. Sheerness: *8 acorazados;*
5. Harwich: *unidades ligeras*

Era un grave error y aunque el comandante en jefe de la Gran Flota, el almirante John Rushworth Jellicoe, sugirió a sus superiores que se enviara la totalidad de la flota a interceptar al enemigo, su consejo fue rechazado. El plan fraguado solo autorizaba la salida de algunos escuadrones, y ese era, precisamente, el escenario que los alemanes deseaban que sucediera.

Es interesante, aun cuando los británicos estaban interceptando y decodificando mensajes del enemigo, su sistema de inteligencia electrónica no estaba captando toda la información necesaria, y creer ciegamente que la información recibida era un reflejo total de los planes enemigos era un garrafal error. En una guerra nunca se debe usar una sola herramienta para reunir información, ni se ha de confiar ciegamente en ella para tomar decisiones.

Pero esa era la situación y Jellicoe tenía que adherirse al plan de operaciones. Como no conocían con exactitud donde acontecería el próximo ataque dejarían que el enemigo arribara a la costa y llevara a cabo su misión de bombardeo, pero los escuadrones asignados ya

estarían en alta mar. De Scapa Flow partió el poderoso 2º Escuadrón de Batalla, el cual contaba con seis dreadnoughts recientemente comisionados, tres de la clase— *King George V*, los otros tres de la clase— *Orion*. Todos estos barcos podían alcanzar una velocidad máxima de 21-nudos, tenían un blindaje máximo de 305mm, y cada uno estaba equipado con diez piezas de artillería de 343mm, para un total de 60

armas de ese grueso-calibre. Era una capacidad ofensiva impresionante, pero generalmente los escuadrones de batalla británicos contaban con 8 acorazados, y éste se hallaba reducido a solo 6. El 2º Escuadrón ya había perdido permanentemente a una

nave, ésta agrupación lamentaba la pérdida el acorazado *Audacious*, aquel que se había ido a pique el 17 de octubre tras chocar con una mina, además un acorazado de la clase— *Orion* había sido enviado a Devonport para realizarle reparaciones urgentes a su maquinaria.

Pero aun con dos barcos menos los británicos enviaron al 2º Escuadrón como elemento principal de la trampa. Esa no fue la única agrupación que partió de Scapa Flow. Junto a esos acorazados partió el 1er Escuadrón de Cruceros-ligeros que contaba con cuatro modernos barcos de ese tipo junto a varios escuadrones de destructores. Y

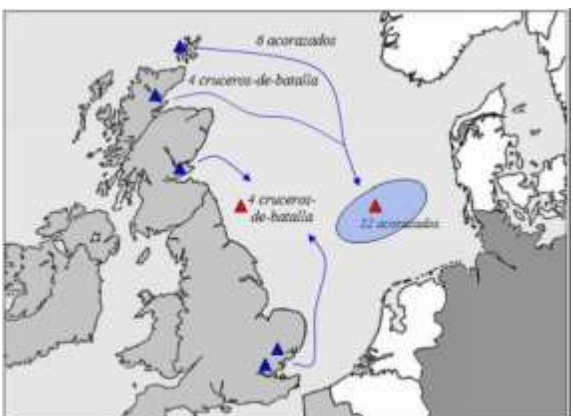
más barcos partieron desde otras bases. De Cromarty salió el 1er Escuadrón de Cruceros-de-Batalla con cuatro de esos barcos; de Rosyth partió el 3er Escuadrón de Cruceros-Blindados con cuatro barcos de ese tipo, mientras que desde Harwich partieron dos cruceros-ligeros y cuarenta y dos destructores. Para interceptar a los 6 barcos de Hipper (recordemos la retirada de las unidades ligeras, ahora los alemanes tenían en esa agrupación a solo 4 cruceros-de-batalla, 1 crucero-blindado y 1 crucero-ligero), los británicos habían enviado a 6 acorazados, 4 cruceros-de-batalla, 4 cruceros-blindados, 6

cruceros-ligeros y varias decenas de destructores. Ellos habían enviado una fuerza de ataque que sería más que suficiente para aniquilar al Grupo de Reconocimiento alemán.

Pero como no sabían donde atacaría el enemigo los británicos eligieron enviar a sus barcos a varios puntos dentro del Mar del Norte donde los diferentes elementos esperarían el desarrollo de los acontecimientos, y allí se encontrarían para cortarles el camino de su retirada. Jellicoe decidió enviar a sus barcos de gran calado al Dogger Bank, mientras que las unidades ligeras de las bases del sur estarían

un poco más cerca de la costa inglesa. Allí esperarían, y tan pronto como fuera identificado el punto bajo ataque todos partirían tras el enemigo, lo hallarían, y lo aniquilarían.

Ese era el plan. Pero los británicos no sabían que en algún lugar del Dogger Bank ya estarían los 14 dreadnoughts, 8 pre-dreadnoughts, 9 cruceros-ligeros y 54 destructores de la Flota de Alta Mar alemana, y sí a esa superioridad numérica se les unía el elemento sorpresa, aquellos aniquilarían a los escuadrones británicos, porque a menos de 50-kilómetros al sur del punto elegido por Jellicoe para sus barcos de gran calado, allí estaría von Ingenhol con su flota, y en esos días un vigía alerta, quien se encontrara observando el horizonte en un día claro y despejado, podía discernir con facilidad la oscura nube de carbón quemado producido por un barco de guerra de gran tamaño hasta una distancia de 16-kilómetros. De ser el 16 de diciembre de 1914 un día despejado las probabilidades de un enorme encuentro en el Dogger Bank serían altas, y



16 Diciembre 1914: *6 acorazados y 4 cruceros-de-batalla de la Gran Flota han partido a interceptar a los alemanes. Lo que los británicos no saben es que el enemigo ya estaba en la zona con 22 acorazados.*

la posible pérdida de seis dreadnoughts y cuatro cruceros-de-batalla sería un enorme golpe para la Marina Real británica.

En el atardecer del día 15 de diciembre los distintos escuadrones británicos comenzaron a salir de sus puertos, a solo algunas horas de diferencia de los barcos del káiser. Pero como sucedió con el Grupo de

Reconocimiento alemán, los destructores que tenían que acompañar a los acorazados británicos que partieron de Scapa Flow se hallaron ante un mar tan picado, que imposibilitó su partida, y aquellos tuvieron que retornar a su base. La pérdida de esas decenas de naves era una drástica reducción en la capacidad de reconocimiento y de defensa de los barcos de gran calado, sin esos destructores se habían incrementado enormemente sus probabilidades de ser sorprendidos en el Dogger Bank. Pero no quedaba más opción que continuar con la operación. Las horas y los minutos del 15 de diciembre pasaron, y finalmente en la madrugada del día 16 las dos agrupaciones de barcos de gran calado de ambos bandos se hallaron en sus respectivos puntos de reunión. En una zona relativamente pequeña.

Sin saberlo, Ingenhol estaba a un paso de aplastar a todo un escuadrón enemigo.

Considero que es el momento ideal para darle un rápido vistazo al despliegue táctico de una flota de acorazados del siglo XX previo a una batalla: los acorazados, los

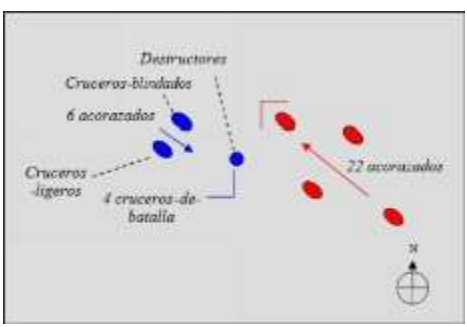
barcos más importantes de la agrupación, estarían en una posición central, alrededor de ellos estarían las unidades ligeras, generalmente desplegadas en cuatro grupos, uno al frente, otra en la retaguardia, y dos en los flancos, todos desplegados en una enrome formación de diamante, la que serviría como una cortina protectora para los grandes barcos contra ataques de naves equipadas con torpedos; pero las unidades ligeras también estarían allí como un perímetro de vigilancia que atisbaría el mar alrededor de los grandes barcos.

Ese sería el despliegue de los acorazados y sus escoltas. Éste grupo era conocido como el “núcleo” de la flota. Pero estos barcos también podrían estar siendo acompañados por los poderosos cruceros-de-batalla. Estos viajarían a su vez acompañados por sus propias unidades ligeras, y a sus agrupaciones se las colocaría al frente de la flota; así es como los cruceros-de-batalla y sus escoltas se hallarían a varios kilómetros frente a los acorazados formando la punta de lanza de la enorme agrupación. Ellos estarían formando la, o las “vanguardias” frente al núcleo, y en una situación ideal ellos serían los primeros en hallar al enemigo.

Ese era el despliegue usual para una flota, pero en el Dogger Bank los

alemanes tuvieron que modificar un poco su despliegue. Usualmente la flota alemana era acompañada por el Grupo de Reconocimiento, esa sería su vanguardia. Pero en ese preciso momento dicha agrupación se hallaba lejos, a casi 150-kilómetros hacia el oeste bombardeando la costa inglesa. Von Ingenhol no tenía a su elemento de exploración principal, sin embargo sí tenía una cantidad sustancial de unidades ligeras. A la mayor parte de ellas las colocó en el usual perímetro defensivo alrededor de sus acorazados, pero algunos destructores y cruceros-ligeros fueron colocados en una delgada cuña varios kilómetros frente a su agrupación, esa sería una delgada vanguardia que ejecutaría la misión de exploración.

Del otro lado del cuadrilátero el escuadrón de acorazados británicos sí era acompañado por cuatro cruceros-de-batalla, que de inmediato fueron colocados en una vanguardia varios kilómetros frente a los acorazados; pero toda la agrupación británica casi carecía de destructores, a ellos solo les acompañaban siete de esos barcos que habían arribado desde Cromarty. Por lo tanto el comandante-en-jefe de la flotilla, el vicealmirante George Warrender, decidió crear un perímetro defensivo alrededor de sus acorazados usando los otros activos a su disposición. Frente a los acorazados colocó a los cruceros-de-batalla, a babor colocó a los cruceros-blindados, y a estribor colocó a los -ligeros; y al puñado de destructores los colocó a babor de los cruceros-de-batalla, para formar parte de la vanguardia de la flota.



En la madrugada de aquel día ambas agrupaciones ya se hallaban en el Dogger Bank, muy cerca la una de la otra. Sin saberlo ya estaban convergiendo hacia un punto en el mapa muy cercano. Y sucedió. Casi tres horas antes del inicio del bombardeo alemán, a las 05:15 horas, destructores británicos hallaron a varias naves ligeras alemanes. En ese momento toda la agrupación británica viajaba hacia el sureste. Sus enemigos estaban al este viajando hacia el noroeste. Era una brumosa mañana. La visibilidad era escasa. Que se hubieran hallado bajo esas

circunstancias fue toda una enorme casualidad.

El puñado de destructores británicos se topó con destructores y cruceros-ligeros pertenecientes a la sección sur del perímetro defensivo del núcleo alemán. Pronto comenzó un cañoneo, pero para recalcar lo escasa que era la visibilidad el tronar de los cañones fue esporádico. Los barcos simplemente aparecían y desaparecían entre la neblina y por los siguientes quince minutos las armas tronaron, pero intermitentemente.

Era una enorme sorpresa para ambos bandos. En particular para los alemanes, quienes no esperaban toparse con barcos enemigos en esa zona hasta mucho tiempo más tarde. Y ahora sucedió algo interesante. Sin siquiera enviar a un nutrido grupo de unidades ligeras a investigar la composición exacta del enemigo Ingenhol se convenció a sí mismo que él estaba enfrentando a toda la flota británica, y súbitamente llegó a una conclusión: ¡él había caído en una trampa!, ¡el enemigo pronto le cortaría la ruta de escape y le aniquilaría! Y simplemente entró en pánico, y de inmediato ordenó una retirada general a toda la enorme flota, abandonando a su suerte al Grupo de Reconocimiento. La falta de aplomo de ese oficial le había robado la oportunidad de destruir a una parte sustancial de la marina de guerra británica, y ahora dejaba en un serio aprieto a los barcos de su propia vanguardia.

Ahora los británicos estaban ocupando el Dogger Bank sin que sus unidades pesadas hubieran tenido que efectuar un solo disparo. El vicealmirante Warrender recibió los reportes del combate, y aquellos le indicaron que en la zona solo estaba un crucero-blindado enemigo y varias unidades ligeras, que pronto habían desaparecido hacia el sur luego de dar media-vuelta. Del centenar de barcos alemanes solo había sido hallado un puñado, clara evidencia de su precipitada huida. Sin inmutarse el inglés leyó los reportes y dió la orden de continuar viajando hacia el sureste, hacia coordenadas previamente establecidas para esperar. Y cuando empezó a despuntar el alba, a las 07:30

horas, el sol trajo consigo a un mar cristalino y calmo, y con toda la visibilidad que una fría mañana despejada de invierno les puede dar a los marineros en el Mar del Norte.

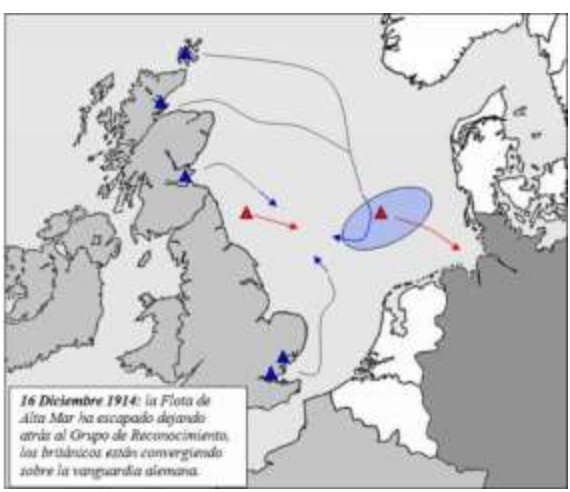
Era un día magnífico. Los británicos tenían una buena oportunidad de hallar a sus enemigos. La muerte les había acechado muy de cerca.

Ahora tenían que esperar.

Los minutos y las horas pasaron. Eventualmente los aparatos inalámbricos de sus barcos cobraron vida, y a las naves británicas arribó a las 09.30 horas un mensaje urgente de Inglaterra: ¡A las 08:00 horas Scarborough había sido bombardeada!

Finalmente se conocía el punto que fue atacado. Sin tiempo que perder todos los elementos de la flota británica partieron hacia el oeste para buscar al enemigo.

También a las 09:30 horas el Grupo de Reconocimiento alemán habían partido a toda velocidad hacia el Dogger Bank, donde esperaba reunirse con el núcleo de la flota. Pero casi tan pronto como partieron hacia esa zona Hipper recibió amargos mensajes de su cuartel-general: aproximadamente a las 05.30 horas Ingenhol había dado media-vuelta y se retiraba a toda velocidad hacia la Bahía de Jade, porque la Flota de Alta Mar se habían topado con los barcos de la Marina Real británica y los barcos habían chocado exactamente en la zona hacia la cual ahora viajaba el Grupo de Reconocimiento. Sí los reportes eran correcto Hipper y sus naves habían caído en una trampa, y sin la ayuda de los acorazados sus probabilidades de sobrevivir serían mínimas. La estratagema ideada para atrapar al enemigo se había tornado totalmente en su contra.



Para el Grupo de Reconocimiento no quedaba otra opción, y desconociendo lo que les esperaba en el camino de regreso a casa continuaron con su viaje hacia el sureste. Sin saberlo múltiples grupos de enemigos ya estaban convergiendo en su posición, y el más peligroso de todos ellos era el poderoso escuadrón de barcos de gran calado británicos que se acercaba desde el sureste. Menos de 150-kilómetros les separaban, y como los adversarios se acercaban a una velocidad combinada de 40-nudos en solo un par de horas podrían chocar.

Era un día soleado en el cual los marineros de ambos bandos quienes estaban en lo alto de los mástiles podían atisbar a su alrededor cerca de 805-kilómetros cuadrados de mar. Pero aun así ese mar era extenso, y para incrementar sus probabilidades de hallar al enemigo los británicos dividieron a su escuadrón en dos: los cuatro cruceros-de-batalla y los cuatro cruceros-ligeros (inicialmente habían sido seis, pero el mal tiempo del día anterior había dañado a dos que tuvieron que regresar de inmediato a su base.

Además, no sé qué sucedió, pero los siete destructores que les habían acompañado una horas antes ya no estaban con el escuadrón) del escuadrón cambiaron de rumbo para viajar un poco más hacia el norte, mientras que los seis acorazados y los cuatro cruceros-blindados viraron un poco hacia el sur. Así mantendrían bajo vigilancia una mayor cantidad de agua a su alrededor, y en ambos casos las unidades más pesadas permanecerían en un núcleo compacto, mientras que las naves más ligeras se desplegaron en un abanico frente aquellas.

Los británicos se habían salvado por un pelo de caer en la trampa alemana. Con los alemanes sucedió lo mismo. Porque en el último momento posible Poseidón llegó a rescatarles. En la actualidad quienes trabajan en la complicada tarea de predecir el clima tienen a su disposición una enorme cantidad de conocimiento y de equipo para establecer con mayor seguridad cual será el estado del clima de nuestro planeta, una información que es de gran utilidad para fines civiles y militares. Pero para principios del siglo XX todo ese conocimiento y equipo estaban aún en su infancia. Cuando los británicos viraron hacia el noroeste el cielo estaba aún despejado. Era el clima perfecto para hallar al enemigo. Pero se encontraban en la temporada de invierno, y eso nos da una idea de lo que sucedió a continuación. Conforme los minutos pasaron poco a poco el cielo se fue oscureciendo, y ya para las 11:30 una espesa lluvia estaba cayendo acompañada por una fuerte ventisca; grandes olas comenzaron a

chocar contra los barcos lanzando altas columnas de agua, y la visibilidad se fue reduciendo, y a medida que el clima se deterioró la visibilidad fue bajando de 16-kilómetros a la redonda, hasta solo tres, y en algunas ocasiones mucho menos.

A las 12:30 horas los cruceros-de-batalla del vicealmirante David Beatty estaban a menos de 20-kilómetros del grupo alemán que se acercaba desde el noroeste. Hoy se ha logrado determinar que iban en un curso de intercepción, y de haberse encontrado en una zona soleada sin lugar a duda se habrían hallado tras unos minutos más de viaje.

Pero no era el caso. La tupida lluvia limitaba enormemente la visión de los marineros, y un par de minutos después de las 12:30 Beatty le ordenó a sus barcos que cambiaran el curso hacia el sur para cerrar la distancia con sus acorazados. Fué la decisión equivocada, en el momento equivocado. Algunos minutos más tarde los alemanes pasaron un poco más al norte mientras continuaban con su viaje hacia el sureste, y en aquellas condiciones ni los británicos ni los alemanes se percataron de la presencia el uno del otro. La tupida y fría lluvia invernal les había salvado y tras algunas horas más de tensa marcha se percataron que ya tenían el camino libre hacia Alemania. A donde arribaron sin más contratiempos.

Así concluyó aquel dramático día 16 de diciembre, en el cual una gran cantidad de eventos y decisiones se unieron para evitar, tanto un triunfo, como un fracaso, para dos flotas. Ese día quienes más sufrieron fueron los civiles ingleses. En total en los tres pueblos atacados perdieron la vida 105 hombres, mujeres y niños, y 525 más resultaron heridos.

Fuera del contexto de las bajas civiles deliberadamente provocadas por el bando alemán es necesario criticar enérgicamente a las dos marinas por su pobre desempeño.

A nivel táctico fueron los alemanes quienes cometieron el mayor de los errores y los británicos fueron quienes cometieron el mayor de los errores a nivel estratégico. Von Ingenhol debió de haber actuado con más agallas, con solo haber demostrado un poco más de temple habría descubierto la composición y el aprieto en que se hallaba aquel escuadrón de acorazados enemigos. Por otra parte, sí los británicos hubieran sancionado la salida de todos los elementos de su Gran Flota la gran cantidad de escuadrones que ellos habrían tenido patrullando

el Mar del Norte habrían incrementado enormemente sus probabilidades de hallar al enemigo, con ó sin un mal clima.

Repartir culpas es lo más fácil que existe en éste mundo, particularmente cuando uno se halla en la comodidad de su hogar con un café a la par y escribiendo un libro frente a la pantalla de una computadora. Existen muchos, pero muchos factores que afectan la toma de decisiones de cada individuo, en especial cuando esas decisiones pueden llevar a la muerte a miles y a la pérdida de toneladas de equipo crucial para el esfuerzo bélico de una nación. Esa es la carga de aquel que se encuentra al mando, pero dejaré de criticar y voy a seguir con la narración de los eventos.

Los británicos retornaron a sus puertos con las manos vacías, y no fueron bien recibidos por la opinión pública. Para la población civil su marina les había abandonado. El Almirantazgo no podía dejar que sus enemigos volvieran a realizar una operación similar, entonces, para reaccionar con más rapidez, enviaron hacia el sur, al puerto de Rosyth, a los ocho pre-dreadnoughts de su 3er Escuadrón de Batalla; pero aún más importante, los lores del Almirantazgo tomaron una decisión: ellos pasarían a la ofensiva. El enemigo tenía que sufrir un golpe decisivo, y para atraer a los alemanes a su destrucción ellos usarían un nuevo tipo de barco capaz de transportar a un novedoso vehículo de guerra.

Del otro lado del cuadrilátero los alemanes pasaron a analizar como ellos habían sido sorprendidos por una flota británica (aún creían que el enemigo había llegado a interceptarles con una enorme cantidad de barcos) que había arribado al punto exacto, en el momento exacto, muchas horas antes de lo previsto, y hasta no hallar el porque de lo sucedido no efectuarían más ofensivas contra la isla inglesa.

El alto mando alemán pronto se halló buscando aquella respuesta. Al mismo tiempo los británicos se lanzaron a desarrollar su plan de acción, y lo sancionaron tan

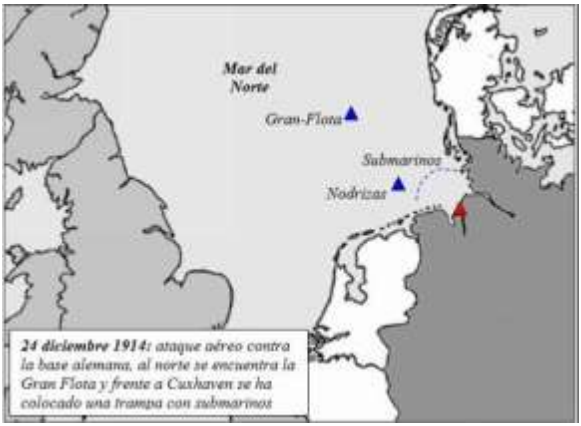
rápidamente, que a solo siete días del ataque contra su isla partían en la madrugada del día 23 de diciembre 150 barcos de su marina rumbo al territorio enemigo. Todos esos barcos pronto formaron tres grupos que viajaban hacia distintas coordenadas frente al Estuario de Heligoland, frente a la costa alemana. Dos de los grupos eran muy

pequeños, y como lo habían hecho los alemanes, uno de esos grupos lanzaría el ataque que llevaría a sus enemigos a su destrucción.

El grupo de ataque tenía como blanco una de las bases alemanas cercanas a la Bahía del Jade y la bombardearía, pero existía una diferencia fundamental dentro del plan británico. Conscientes que la costa alemana estaba infestada con miles de minas, acercarse para usar artillería estaba fuera de cualquier consideración, entonces ellos sencillamente usarían al más nuevo de sus barcos de guerra: usarían al barco nodriza-de-hidroaviones o porta-hidroaviones.

Tres de esos barcos, escoltados por tres cruceros-ligeros y ocho destructores, partieron de Harwich a las 05:00 horas en la madrugada del día 23 de diciembre, y partieron a esa hora para hallarse casi 24 horas después en un punto a 24-kilómetros al norte del Estuario de Heligoland en la madrugada del día 24. Allí depositarían en el agua nueve hidroaviones equipados con bombas, y estos partirían hacia el pueblo alemán de Cuxhaven. Cerca de esa localidad estaban cuatro grandes hangares conteniendo cada uno a un zepelín de gran tamaño. Ésta era la totalidad de la flota aérea alemana de largo-alcance, y eran un blanco ideal: por ser gigantescos cilindros llenos de hidrógeno un solo impacto directo con alguna de las pequeñas bombas los convertirían en enormes piras funerarias. Pero aun cuando en el ataque no lograran destruir a los zepelines, tan pronto como el alto mando alemán supiera lo que estaba ocurriendo se percataría que aquellos aviones solo podrían haber alcanzado la costa partiendo desde algún barco cercano, y pronto enviarían a sus propias naves a interceptar a los intrusos. Mientras que la respuesta alemana se estuviera fraguando los hidroaviones ya habrían retornado a sus barcos y todo ese escuadrón-ligero ya estaría huyendo hacia el norte. Pero a medida que los alemanes comenzaran a reacción el segundo y el tercer grupo de barcos entrarían en acción.

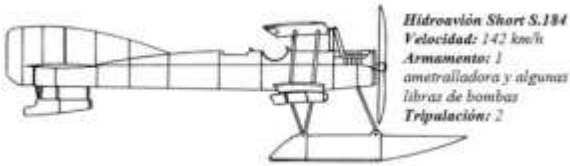
El grupo más pequeño entre estos dos solo tenía once submarinos, pero estos ya se hallarían cerca del Estuario de Heligoland en un punto donde podrían interceptar la salida de barcos de la Bahía del Jade, y tan pronto como unidades pesadas de la marina de guerra alemana salieran de su santuario les lanzarían torpedos. Pero sí los germanos lograban evadir a los submarinos, o sí salían de sus atracaderos salían con una enorme agrupación de naves, el tercer grupo les estaría esperando. Ese grupo era la totalidad de la Gran Flota que en ese momento se hallaría mucho más al norte, y sí los alemanes continuaban adentrándose en el Mar del Norte para interceptar al grupo de porta-



hidroaviones los acorazados de la Gran Flota los interceptarían y los aniquilarían de una vez por todas.

La maquinaria de guerra británica estaba en marcha, y para la madrugada del 24 de diciembre todos sus escuadrones ya estaban en sus puestos. Ciento cincuenta barcos y varios miles de marineros habían salido a buscar pelea. Y media hora antes del amanecer los barcos nodrizas de Su Majestad arribaron al punto de lanzamiento. Allí detuvieron la marcha y cada uno de los tres primitivos portaaviones usó sus grúas para depositar en el agua a tres hidroaviones Short S.184. Era diciembre. Era una mañana muy fría, pero a medida que los minutos pasaban los rayos del sol comenzaron a iluminar la escena. Poco a poco fueron despejando a la neblina imperante en la zona. A primera vista parecía que las tripulaciones de las frágiles aeronaves gozarían de un día totalmente despejado. Ideal para llevar a cabo su histórica misión. Y tan pronto como sus aviones fueron depositados en el agua los aviadores iniciaron uno de los últimos procedimientos antes de partir, llenar con combustible los depósitos de sus aeronaves, y cuando todo estuvo listo fue izada la señal de partir. Aquellos hombres ocuparon sus asientos, encendieron los motores de sus aeronaves, y a las 06:59 horas alzaron el vuelo sus nueve aviones para luego partir hacia el sur. A su cita con el destino.

En los primeros minutos de la hora que ellos tardarían en arribar a Cuxhaven los aviadores fueron favorecidos por un clima perfecto, pero a medida que viajaban hacia el sur fueron hallando más y más bancos de niebla sobre la superficie. Con cada minuto



de vuelo aquellos bancos de niebla eran cada vez más espesos, hasta que finalmente quedó totalmente obstruida la visibilidad hacia la superficie del mar. Pero tenían que seguir viajando hacia su objetivo. Y los bancos de neblina estaban cada vez a mayor altura, la formación entraba en una nube tras otra, hasta que finalmente sucedió, se perdió la cohesión y los aviones se dispersaron.

Ese día ningún hidroavión hallaría los hangares de los zeppelines, y sin otra opción el observador/bombardero de cada aeronave tendría que lanzar sus bombas sobre cualquier objetivo de oportunidad que se le presentara. Ya sobre tierra las bombas de cinco hidroaviones fueron lanzadas, pero al no haber hallado ningún objetivo de valor militar los artefactos fueron lanzados en campo abierto, para evitar daños innecesarios.

Los dos aviones restantes hallaron en un atracadero a algunos cruceros-ligeros y se lanzaron contra aquellos. En los barcos los vigías estaban en sus puestos, el grito de alarma fue dado, y desde los barcos anclados se alzó un intenso fuego de fusilería. Pero ni los aviadores ni los marineros lograron alcanzar a sus blancos, y las bombas lanzadas desde los aviones estallaron sin causar daño alguno.

Eso sí, el ataque de los hidroaviones a esos barcos puso en alerta a los alemanes. Eso no es todo. Además la presencia de los barcos nodrizas y sus escoltas fue detectada por submarinos y algunos aviones alemanas que estaban efectuando misiones de patrullaje, y todos esos reportes pronto llegaron al cuartel-general de la marina.

Aquel era un diminuto grupo de barcos, el cual con toda seguridad podría ser eliminado por algún escuadrón-de-batalla alemán, sin embargo Ingenhol asumió, correctamente, que más al norte tenía que estar la Gran Flota. Esperando a que su presa apareciera. Así, temiendo por la seguridad de su flota, decidió no enviar a ninguno de

sus barcos contra el pequeño escuadrón enemigo y pacientemente esperó a que el ataque aéreo de los hidroaviones concluyera.

Ese día no habría ningún combate entre barcos alemanes y británicos, sin embargo el combate aún no había terminado. A los súbditos de la corona británica les podemos acreditar con haber efectuado uno de los primeros ataques aéreos de la historia contra barcos anclados (los japoneses ya se habían llevado ese laurel habiendo efectuado un ataque aéreo contra un minador alemán en Tsingato en noviembre de 1914), pero serían los aviadores alemanes quienes efectuarían el primer ataque aéreo de la historia contra barcos en alta mar. A las 09:00 horas los barcos nodrizas y sus escoltas se hallaban dirigiéndose hacia un nuevo punto donde esperarían el retorno de sus hidroaviones.

Submarinos y aviones alemanes ya habían establecido contacto con estos, pero los capitanes de los submarinos solo les prestaron un mínimo de atención a esa diminuta fuerza de naves ligeras y partieron, su escasa dotación de torpedos estaba reservada para atacar a grandes acorazados y cruceros de gran calado, sin embargo las tripulaciones de las aeronaves no desperdiciaron la oportunidad que se les ofrecía.

Primero dos hidroaviones se lanzaron al ataque. Ambos dejaron caer cerca de una decena de pequeñas bombas de 10-y 20-libras sobre uno de los barcos nodrizas, el cual había sufrido problemas en sus máquinas y había sido dejado atrás por sus compañeros. Pero desde la cubierta del barco los marineros alzaron un intenso fuego defensivo de fusilería, y los atacantes no lograron causar daños con sus bombas.

Ninguna dió en el blanco. Minutos después un gran zeppelín apareció en el horizonte y pronto se lanzó hacia el solitario porta-hidroaviones. El enorme aparato volador descendió de 1,700 hasta 700-metros de altura para lanzar su cargamento de tres pesadas bombas de 110-libras cada una; pero el desperfecto mecánico del barco ya había sido corregido, y su capitán logró evadir todas las maniobras de la lentísima máquina voladora; el inglés podía observar con enorme facilidad hacia donde era dirigido el timón de la aeronave alemana, y así le ordenaba a su timonel el cambio de rumbo requerido. Por varios minutos todas las maniobras de la aeronave fueron evitadas, hasta que finalmente el frustrado capitán del zeppelín ordenó que sus tres artefactos explosivos fueran lanzados. Aquellos erraron por completo su blanco, pero ahora que todo su armamento ofensivo había sido usado el zeppelín simplemente dió media-vuelta, y abandonó de la zona.

Los ataques efectuados por todas aquellas aeronaves, aunque materialmente inconsecuentes, marcaron un punto de enorme importancia en la historia del combate-naval, pero no fue el único resultado de la ofensiva de aquel 24 de diciembre. Durante la negra noche del 27, a medida que los barcos británicos retornaban a casa lentamente, dos poderosos acorazados de la clase— *Orion* chocaron proa contra popa, esos barcos eran el *Monarch* y el *Conqueror*. El daño fue extenso, por suerte ninguna de las naves se

fue a pique, pero luego de retornar a sus bases ambas naves quedaron fuera de combate por varios meses.

Este es un claro ejemplo de porque los británicos necesitaban una enorme superioridad numérica sobre sus enemigos sí querían estar enviando constantemente a sus barcos al Mar del Norte a efectuar operaciones ofensivas. Eventos inesperados como aquella colisión, y desgaste de la maquinaria de los barcos, eran frecuentes. Una realidad que se pone en manifiesto cuando consideramos que además de los acorazados que tuvieron que ser enviados a ser reparados tras haber sufrido aquellos daños, otros dreadnoughts fueron enviados a recibir importantes trabajos de mantenimiento en sus salas de máquinas, y con todas esas naves temporalmente fuera de combate la superioridad numérica británica en modernos acorazados era de uno solo: dieciocho dreadnoughts de Su Majestad contra los diecisiete de su primo el káiser.

Y no fueron las únicas bajas sufridas durante la ofensiva. El día 24, al acuatizar cerca de sus barcos, cuatro de los hidroaviones fueron dañados, tan severamente, que tuvieron que ser abandonados, y en el camino de retorno a casa tres destructores fueron vapuleados por un clima tan violento, que la cantidad de daños sufridos les dejaron fuera de servicio por varios meses. En cambio los alemanes solo perdieron a un hidroavión.

Desde un punto de vista material el ataque había sido una enorme derrota para los británicos, pero moralmente habían ganado una victoria. Cada vez que lograran alcanzar la costa alemana para atacarla, sin que hubiera una respuesta, la moral de la marina y de la población de esa nación iría sufriendo. Y eso no es todo. Los británicos habían aprendido una valiosa lección: aeronaves lanzadas desde un punto en mar adentro podían alcanzar la costa alemana sin mucha dificultad, y sí los hidroaviones podían ser equipados con armas más poderosas, como torpedos, estos podrían atacar a barcos enemigos, y

sí estos se hallaban anclados serían un blanco inmóvil, más fácil de alcanzar, y más fácil de hundir.

Y los alemanes también aprendieron la lección. El 19 de enero de 1915, a menos de un mes del fallido ataque contra su territorio, una pareja de zeppelines arribó a la costa de Norfolk, donde dejaron caer sus bombas sobre varios poblados. Cuatro civiles murieron y por lo menos dieciséis resultaron heridos. Desde este momento, hasta el final de la Primera Guerra Mundial, una variedad de aeronaves alemanas iniciaron una ofensiva de bombardeo estratégico sobre Inglaterra, una ofensiva que buscaba acabar con la resolución del pueblo británico para seguir luchando y para destruir la capacidad

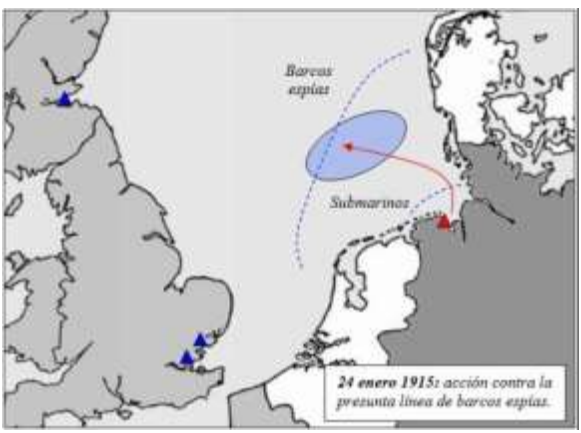
de producción bélica de esa nación. La guerra aérea había alcanzado una nueva fase evolutiva: el bombardeo estratégico había llegado para quedarse. Este es un tópico extremadamente interesante que analizaré en una futura serie de libros.

Pero los logros alcanzados por la marina alemana en los primeros cinco meses de conflicto solo pueden clasificarse como mediocres. Algunas toneladas de proyectiles habían sido disparadas o dejadas caer sobre la costa inglesa sin resultado alguno, y solo las tripulaciones de los pequeños submarinos podían jactarse de haber alcanzado éxitos sustanciales. Al mismo tiempo en tierra la ansiada ofensiva relámpago sobre Francia había sido detenida en seco. Inicialmente contra aquella nación habían enviado volcado al grueso de sus recursos terrestres, pero los alemanes habían sido detenidos. Así proseguía su curso una guerra en dos frentes, porque también estaban luchando contra los rusos, e incapaces de ejecutar ofensivas en occidente y en oriente al mismo tiempo, optaron por enviar al grueso de sus recursos a la lucha contra Rusia, mientras que en occidente permanecerían a la defensiva.

Esa realidad colocó más presión sobre los oficiales de la marina. Estos tenían que mantener vivo el conflicto contra Francia e Inglaterra. Y en ese contexto algunos veían a cada día de inactividad como un lastre, sus marineros simplemente languidecían en sus puertos con su capacidad de combate deteriorándose paulatinamente. Pero mientras la flota permanecía inactiva nuevos barcos salieron de los astilleros del Báltico para unírseles. A principios de 1915 se recibieron cuatro nuevos acorazados de la clase—

Konig, un nuevo crucero-de-batalla, y decenas de unidades de menor tamaño. Era imperativo usar a la flota.

Pero necesitaban un plan apropiado. No podían darse el lujo de sufrir una derrota, y desde aquel 16 de diciembre cuando casi habían caído en una enorme trampa los comandantes alemanes se reunieron a analizar la situación. El enemigo les había estado esperando en el lugar y en el momento exacto, lo que no podía haber sucedido por pura casualidad. Aquellos habían sido alertados de alguna forma y habían establecido aquella trampa. Su razonamiento era acertado, y para que los británicos pudieran tener aquella información consideraron que existían tres opciones: 1. El enemigo había plantado a un espía en los niveles más altos de su Estado Mayor; 2. El enemigo había descifrado el código ultra-secreto de comunicaciones de su marina; 3. El enemigo había establecido un procedimiento de alerta temprana para detectar y seguir a la flota cada vez que ésta salía a alta mar.



Inmediatamente desecharon las primeras dos opciones, para ellos solo la tercera era viable, y en el escenario que construyeron asumieron que los británicos habían colocado dos perímetros de vigilancia en el camino hacia Inglaterra. El primero sería una cadena de submarinos frente al Estuario de Heligoland. Esas naves intentarían atacar a la flota cada vez que ésta saliera a alta mar, pero aún más importante, tan pronto como vieran a los grandes barcos emitirían la señal de alarma, y a partir de ese momento los británicos comenzarían a converger en un curso de intercepción. Pero por la escasa velocidad de los submarinos de la época perseguir a la flota alemana sería algo imposible, por lo tanto los británicos ya tendrían más lejos de la costa alemana una segunda línea de vigilancia, y de una manera fraudulenta aquellos usarían pequeños barcos pesqueros.

Ya desde el primer ataque efectuado por los alemanes contra la costa inglesa se habían topado en su camino con numerosas embarcaciones pesqueras, y ahora asumieron que naves pesqueras británicas formarían la segunda línea de vigilancia. Con solo un puñado de esas pequeñas embarcaciones equipadas con aparatos inalámbricos se mantendría bajo vigilancia una enorme extensión de agua y darían informes detallados sobre la ubicación, curso y velocidad de la flota alemana.

Entonces el alto-mando germano estableció un nuevo objetivo para su flota: elementos de la misma serían enviados hacia el Dogger Bank donde buscarían y abordarían a las pequeñas naves pesqueras británicas, y sí hallaban en ellas equipo inalámbrico lo confiscarían y lo usarían como evidencia de la forma traicionera de pelear de aquellos. El plan pronto fue sancionado, y en la madrugada del 24 de enero de 1915 primero un nutrido grupo de barcos partió de la Bahía del Jade para cumplir con la misión, pero eso no es todo, poco después tenía que partir la Flota de Alta Mar tras aquel primer grupo. Era necesario regresar a las aguas del Mar del Norte.

Sería una operación fulminante de pega y corre. Los escuadrones de apoyo de los barcos pesqueros británicos estarían a varias horas de viaje, y para el momento en el cual las unidades de combate finalmente arribaran a la zona los alemanes ya habrían ejecutado su misión y ya estarían en su viaje de vuelta a Alemania. Ellos esperaban una operación sin sobresalto alguno que ayudaría a levantar la moral de sus hombres.

Ah, pero les esperaba una amarga sorpresa. Quienes trabajaban en la Habitación #

40 habían tenido el tiempo suficiente para reunir la información que pronto puso sobre alerta a los lores del Almirantazgo y estos tuvieron el tiempo suficiente para reaccionar.

Nuevamente la intercepción de mensajes jugó un papel fundamental, y he aquí lo sucedido. A las 10:25 horas en la mañana del día 23 de enero el almirante Ingenhol le envió a su subalterno Hipper el siguiente mensaje cifrado usando un aparato inalámbrico: “El Grupo de Reconocimiento ha de partir hacia el Dogger Bank. Salgan ésta noche; retornen mañana mismo por la tarde”. El mensaje fue captado

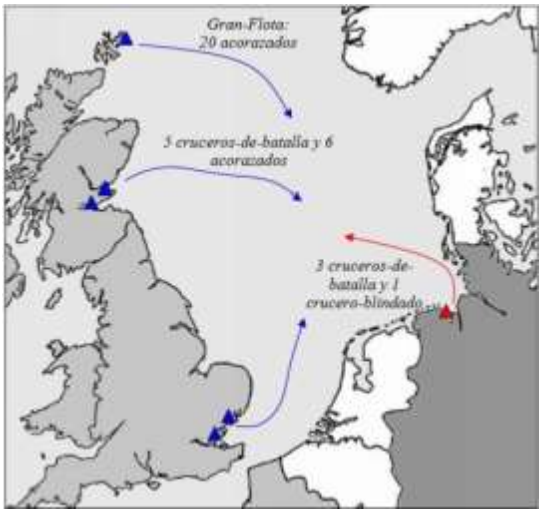
inmediatamente por las estaciones de escuchas, y menos de una hora más tarde, a las 11:15, el Almirantazgo recibía una copia del documento ya descifrado. Los hombres del servicio de inteligencia estaban realizando un trabajo impecable.

Los alemanes ya habían perdido al elemento sorpresa. Al atardecer del día 23 de enero, a las 17:45 horas, los 27 barcos de su Grupo de Reconocimiento pasaron por el Estuario de Heligoland: aquellos eran 3 cruceros-de-batalla (el cuarto, el *Von der Tann*, tuvo que ser dejado atrás para efectuarle reparaciones de rutina en sus máquinas), 1

crucero-blindado, 4 cruceros-ligeros y 19 destructores. Hipper no tenía la menor idea que horas antes los británicos ya habían partido de sus bases. De Rosyth salió el vicealmirante Beatty con sus 5 cruceros-de-batalla y 4 cruceros-ligeros, de Harwich partieron 3 cruceros-ligeros y 35 destructores que se unirían a los cruceros-de-batalla en un punto en el Dogger Bank a la mañana del día siguiente; y todo el grupo integrado por los cruceros-de-batalla y todas las unidades ligeras mencionadas tendría el apoyo directo de un escuadrón de acorazados que estaría a solo unos kilómetros más al norte, ese escuadrón tenía a 6 pre-dreadnoughts de la clase— *King Edward* acompañados por 3

cruceros-blindados también éstos provenientes de Rosyth. La fuerza avanzada británica contaba con un total de 56 barcos de guerra. Era una poderosa fuerza avanzada que tendría que enfrentar al grupo alemán; y mucho más al norte estarían todos los dreadnoughts de la Gran Flota acompañados por decenas de escoltas, estos se unirían a la refriega sí la Flota de Alta Mar alemana hacía acto de presencia.

Esta vez los británicos no habían efectuado falsas economías, y de poder resultar así, ejecutarían una simple batalla de exterminio.



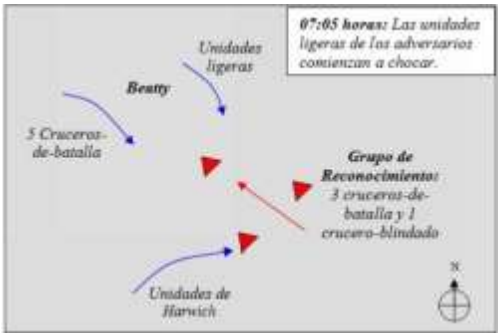
Para la noche del 23 de enero decenas de barcos británicos y alemanes ya se hallaban convergiendo hacia un mismo sector en el mapa. Las horas de viaje en la oscuridad pasaron sin novedad alguna, y para el amanecer del 24 los marineros de ambos bandos ya estaban en sus puestos atisbando el horizonte. De un momento a otro los alemanes esperaban toparse con los pequeños barcos pesqueros que estarían recogiendo la cosecha del día, e iniciarían su operación de búsqueda evidencia incriminante. Hacia el este el sol comenzaba a salir. La escena se fue iluminando y la visibilidad se fue incrementando, y tenía que suceder. A las 07:05 horas unidades ligeras de los adversarios se hallaron y de inmediato comenzó el baile. Una parte sustancial de los barcos ligeros que habían partido de Harwich, específicamente 2 cruceros-ligeros y 28

destructores, que aún se hallaban a media hora de llegar al punto donde se reunirían con los cruceros-de-batalla de Beatty, hallaron y se lanzaron contra 1 crucero-ligero y 4

destructores alemanes. Sin más opción los alemanes dieron media-vuelta y se alejaron a toda velocidad hacia el este; esa pequeña agrupación era la sección de babor del perímetro de patrullaje alemán; algunas decenas de kilómetros más al noroeste estaban los grandes barcos del Grupo de Reconocimiento de Hipper.

El retumbar de los cañones reverberaba sobre las aguas del Mar del Norte. La batalla había comenzado, casi tan pronto como fueron

disparadas las primeras salvas partieron de esos barcos mensajes urgentes para sus respectivos superiores: ¡ellos se habían topado con el enemigo! Para Beatty no era ninguna sorpresa y tan pronto como ese mensaje llegó a sus manos lanzó a sus barcos hacia el sureste a la velocidad de 22-



nudos, hacia aquel punto del cual provenía el retumbar de las descargas de artillería.

Pero para Hipper la noticia fue como un cubetazo de agua fría. Él se hallaba con el grueso de su Grupo de Reconocimiento a poco más de una decena de kilómetros hacia el noroeste del lugar donde las unidades ligeras de ambos bandos habían chocado.

Previo a ese momento el Grupo de Reconocimiento se había hallado dividido en cuatro grupos, el principal de estos era el núcleo, el cual contaba con 3 cruceros-de-batalla y 1

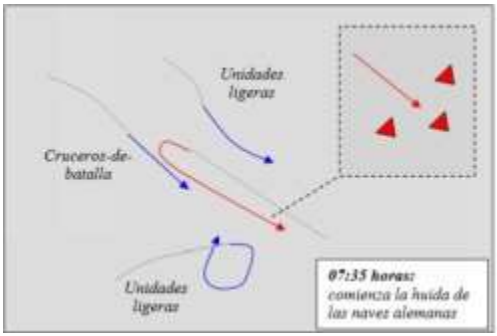
crucero-blindado. Ese grupo se hallaba rodeado por los tres que tenían a las unidades ligeras, y, precisamente, el grupo de unidades ligeras de babor ya había entrado en contacto, pero además de aquel, directamente frente al núcleo estaban 2 cruceros-ligeros y 11 destructores, y a estribor estaba otro crucero-ligero y 4 destructores. La suya era una formación triangular que hasta éste momento se había hallado viajando hacia el noroeste.

El combate había comenzado, y como la acción entre las unidades ligeras se había iniciado casi tan pronto como ellos se habían avistado podemos asumir que la visibilidad había sido relativamente escasa. En ese momento la reacción de Hipper fue inmediata. Primero aquel y todos sus hombres escucharon las detonaciones hacia el sur, luego

llegaron a sus manos los reportes de esas unidades ligeras: aquellas indicaban que se habían topado con un nutrido grupo de naves ligeras enemigas. Entonces Hipper tomó la decisión correcta, él decidió investigar, y ordenó que el núcleo efectuara un giro hacia el suroeste para apoyar a esas unidades ligeras que ya se encontraban escapando hacia el sureste. Así se hizo. Las proas de sus grandes barcos viraron. Mientras tanto los otros dos grupos de unidades ligeras simplemente continuaron viajando hacia el norte para tener una imagen clara de lo que estaba sucediendo. Con cada minuto que pasaba

los rayos del sol iban llenando con más luz la zona. Paulatinamente fue aumentando la visibilidad. Y sucedió. El pequeño grupo de exploración alemán que iba al frente reportó que podían verse en el horizonte espesas columnas de humo que se alzaban desde dos puntos, y que esas columnas de humo estaban convergiendo hacia ellos, una de las concentraciones de humo estaba al norte, la otra hacia el noroeste. Poco tiempo después esa unidad transmitió más mensajes: la columna de humo que se acercaba desde el norte pertenecía a unidades ligeras enemigas, pero el grupo que se acercaban desde el noroeste tenía por lo menos ocho barcos de gran calado, posiblemente acorazados. ¡Era una trampa! Ahora el comandante alemán tenía más elementos de juicio para tomar una decisión. Él solo contaba con 4 naves de gran calado, sus hombres en la agrupación norte le indicaban que contra ellos se acercaban 8 (eran los 5 cruceros-de-batalla de Beatty), y probablemente tras ese primer grupo se hallaban más barcos pesados más allá del horizonte, mientras que él no tenía apoyo alguno; en el último momento posible la Flota de Alta Mar había abortado su salida, el Grupo de Reconocimiento estaba solo. Su única opción: huir. Eran las 07:35 horas cuando dió la orden; pero como pensaba que era seguido por acorazados (barcos relativamente lentos) solo ordenó elevar la velocidad de escape de sus grandes barcos hasta veinte-nudos, mientras tanto las unidades ligeras que habían continuado con su viaje hacia el noroeste dieron media vuelta e incrementarían su velocidad más hallá de los veinte-nudos para colocarse frente al núcleo en su viaje de retorno hacia el sureste.

El tiempo prosiguió con su inexorable marcha. Los minutos pasaron. En su camino a apoyar a sus unidades ligeras la mera presencia de los grandes barcos de Hipper había forzado a las unidades de Harwich a alejarse por un momento. Aquellos barcos ligeros habían partido hacia el suroeste y de ellos no había rastro alguno. Ahora los barcos de gran calado formaban la retaguardia, y por varios minutos sus vigías reportaron que la zona estaba libre de enemigos. Ellos estaban logrando escapar sin dificultad alguna de una nueva trampa.

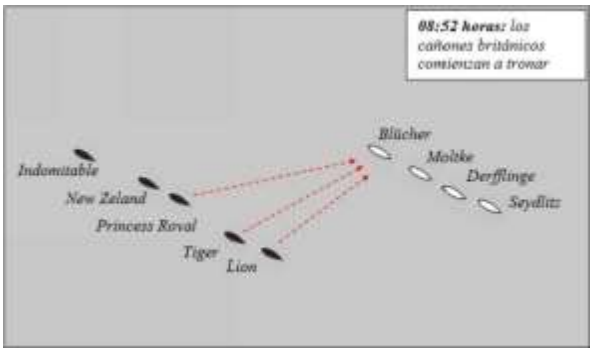


Pero eventualmente los vigías en los grandes barcos alemanes detectaron hacia el noroeste varias columnas de denso humo. En ese momento los adversarios tenían que haberse hallado a una distancia que variaba entre los diecinueve y los veintidós-kilómetros, por esa razón los vigías alemanes solo podían ver columnas de humo, la curvatura de la tierra impedía ver cual era el tipo de barco que las estaba produciendo.

Pero cuales quieran que fueran las naves que estaban provocando esa humareda estaban cerrando la distancia. A las 07:50 horas el mismo Hipper, quien viajaba en el crucero *Seydlitz*, el barco que se hallaba a la cabeza de la columna alemana y que por ende se encontraba más lejos del enemigo, finalmente pudo discernir las oscuras siluetas que se acercaban bajo las negras columnas de humo, y en ese momento hizo un amargo descubrimiento, los grandes barcos que se acercaba sobre el costado de babor de su columna eran cruceros-de-batalla, los cuales se acercaban a una velocidad de 26-nudos. Tenía que reaccionar. La orden fue dada. Sus barcos elevaron su velocidad de escape hasta 23-nudos, pero, ¡a esa velocidad sería alcanzado! No tenía más opción. Él se hallaba en un grave aprieto, entre sus barcos de gran calado estaba el crucero-blindado *Blücher*, un barco obsoleto cuyos motores de triple expansión solo podían alcanzar una velocidad máxima de 23-nudos, esa era la razón por la cual no podía incrementar la velocidad de escape hasta los 27-nudos que podían desarrollar sus cruceros-de-batalla. El *Blücher* era un lastre, pero Hipper no tenía la menor intención de abandonarlo.

Tenía que suceder. Tras poco más de una hora la distancia ya se había acortado lo suficiente. Los cinco barcos británicos que se acercaban ya estaban desplegados en su columna de batalla; el gran crucero-de-

batalla *Lion* estaba a la cabeza de la formación, y a las 08:52 horas uno de los dos cañones de 343mm de su torreta delantera fue disparado contra el *Blücher*, el barco que ocupaba el último puesto dentro de la columna-de-batalla alemana. El proyectil erró el blanco, pero no por mucho. En ese momento ambos barcos se hallaban a una distancia de 18,000-metros.



Hipper estaba en un enorme aprieto, él solo tenía tres cruceros-de-batalla y un obsoleto crucero-blindado para enfrentarse contra cinco cruceros-de-batalla enemigos.

Pero no tenía más opción que pelear. El primer proyectil disparado en su contra cayó cerca de su crucero-blindado. El duelo de artillería podía comenzar. Uno tras de otro los otros tres barcos de la columna británica fueron disparando sus armas: el *Lion*, el *Tiger*, y el *Princess Royal*, en ese orden. Todos estos barcos estaban equipados con poderosas piezas de artillería de 343mm en su armamento principal, y como el blanco más cercano era el *Blücher* concentraron en los minutos iniciales todo su fuego sobre ese barco.

Ahora otra debilidad alemana se hizo evidente. El crucero-blindado solo contaba con piezas de 203mm en su armamento principal, éstas no tenían el alcance necesario para responder al fuego. Los artilleros alemanes en ese barco tenían que esperar hasta que la distancia se redujera aún más, mientras tanto su nave podría ser machacada sin misericordia sin que ellos pudieran responder.

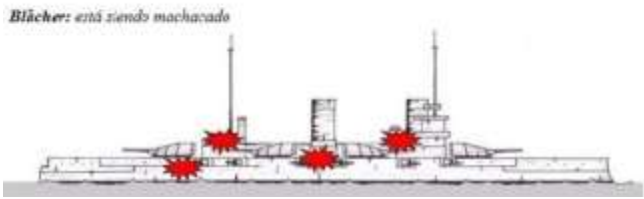
Una década antes, en Tsushima, los artilleros rusos y japoneses habían iniciado la acción disparando sus armas de 305mm contra blancos que estaban a 6,300-metros, con los rusos demostrando una superioridad marginal en puntería. Diez años más tarde los británicos comenzaron a disparar con sus armas de 343mm contra un blanco que se hallaba a 18,000-metros. Impresionante, y más impresionante aún es que poco a

poco proyectiles comenzaron a impactar en aquel blanco distante. Mejoras en los grandes cañones y en las técnicas de tiro ayudaron enormemente a los artilleros a alcanzar blancos distantes. Las mejoras son de enorme relevancia, pero por el momento eso es todo lo que diré al respecto, más adelante veremos como se lograba la nueva efectividad con las armas mejoradas.

En el Mar del Norte finalmente había comenzado la primera batalla naval que enfrentaba a barcos de gran calado, y con cada minuto que pasaba más y más cañones fueron disparando contra el *Blücher*. A las 09:09 horas se observó un primer impacto en esa nave. Más le seguirían en los próximos minutos. Y el crucero-blindado aún no podía responder al fuego, sin embargo las primeras armas de 280mm de sus compañeros, los cruceros-de-batalla, comenzaron a responder al fuego. Cuando las restantes naves alemanas comenzaron a disparar el *Lion*, el barco líder británico, cambió de objetivo y comenzó a disparar contra el tercer barco en la columna-de-batalla alemana, el *Moltke*.

El cañoneo iba en aumento y cuando el reloj marcó las 09:15 la distancia entre el *Blücher* y el *Lion* ya se había reducido hasta 16,200-metros; tras una tensa espera de 23

minutos los artilleros de ese crucero alemán dispararon. El *Moltke* también tenía a ese barco británico en sus miras. En poco tiempo numerosas columnas de agua ya se alzaban a su alrededor, y se fueron acercando cada vez, más, hasta que finalmente, a las 09:28, un proyectil del *Blücher* alcanzó de lleno a la torreta delantera de esa nave, y aún cuando el proyectil de 203mm no logró penetrar el grueso blindaje, el impacto y la detonación del proyectil dejaron fuera de combate a uno de los grandes cañones de 343mm. Era un logro. Pero no se comparaba a la golpiza que estaba recibiendo el crucero-blindado, algunos proyectiles ya le había penetrado el costado, y el agua comenzó a inundarle varios compartimientos, otros proyectiles le habían alcanzado a lo largo de la superestructura destrozando equipo y aniquilando a quienes se hallaban en esas estaciones. El barco estaba siendo vapuleado.



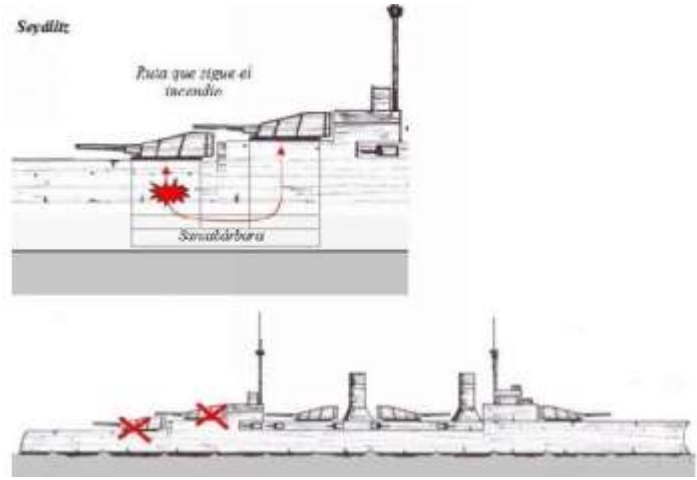
Con cada minuto que pasaba la columna-de-batalla británica iba acercándose un poco más a la de sus enemigos. Entonces Beatty ordenó redistribuir el fuego de sus barcos. El barco líder, su crucero-de-batalla, el *Lion*, tomaría como blanco al barco líder de la columna enemiga, el *Seydlitz*, donde encontramos a Hipper; el barco que le seguía, el *Tiger*, tendría que disparar contra el 2º barco enemigo, y así sucesivamente. Los británicos tenían cinco cruceros-de-batalla contra los cuatro barcos alemanes, sin embargo, el quinto, el crucero-de-batalla *Indomitable*, aún se encontraba muy lejos y no estaría en posición de disparar hasta varios minutos después, pero cuando comenzara a tronar sus armas tendría como blanco al último barco en la columna alemana, al maltrecho *Blücher*.

La redistribución del fuego era necesaria; en Tsushima el comandante de la flota japonesa había concentrado la mayor cantidad de armas de toda su flota en sucesión solo contra uno o dos barcos enemigos al mismo tiempo. La lógica era que a más armas disparando contra un mismo blanco se incrementaban las probabilidades de obtener impactos. La práctica demostró que no era una alternativa aceptable: la densa concentración de armas de numerosos barcos disparando sobre un solo blanco producían una tupida barrera de columnas de agua alrededor de cada barco, provocando que los artilleros perdieran intermitentemente de vista al blanco dificultando enormemente su tarea de corregir el fuego. Una lección de aquella acción era la distribución adecuada de las armas y una adecuada disciplina de fuego.

Concentrando un número limitado de armas se lograba una mejor

puntería sobre blancos distantes. Lo reitero, es un tema de enorme importancia que veremos con más detalles más adelante.

El retumbar de las armas era intenso. Decenas de proyectiles ya estaban cayendo alrededor de la columna alemana, y a medida que los artilleros británicos afinaban su puntería algunos fueron dando en el blanco causando daños. De todos los proyectiles que ya habían impactado en el crucero-de-batalla *Seydlitz* súbitamente uno dió de lleno en un punto débil. La bitácora del barco inglés nos indica que a las 09:43 horas el crucero alemán estaba a 15,300-metros, dos minutos después un proyectil de 343mm del crucero británico le penetró la cubierta de popa, y lo hizo con la fuerza suficiente para penetrarle el grueso blindaje de la barbeta de la última torreta del armamento principal de popa, y dentro de la barbeta el proyectil estalló justo en el momento en que varios sacos de pólvora estaban subiendo desde lo profundo del polvorín hacia la torreta por medio de un montacargas. La explosión del proyectil provocó la detonación de la pólvora. La fuerza de la nueva explosión fue contenida dentro de la gruesa barbeta, pero se formó una columna de llamas que se disparó hacia arriba y hacia abajo corriendo a lo largo del tubo del montacargas; y la columna de llamas penetró la torreta donde todos los artilleros de esa estación fueron incinerados. Las llamas tardaron algunos segundos más en llegar hasta lo profundo de la nave, a la sala de acarreo de municiones donde varios hombres trabajaban colocando los peligrosos sacos de pólvora provenientes del polvorín en los montacargas. De alguna forma los hombres de esa estación se percataron de lo que se avecinaba, y en un intento por salvar sus vidas abrieron la escotilla que les unía a la sala de acarreo de la torreta contigua. No lo lograrían, las llamas también les envolvieron y allí perecieron, pero habían cometido un enorme error al abrir la escotilla que les unía al cuarto contiguo. Las llamas también incineraron a sus camaradas que se encontraban allí; las bolsas de pólvora del nuevo compartimiento fueron encendidas y la columna de llamas resultante también se disparó hacia arriba, subió por la barbeta y alcanzó el interior de la segunda torreta, donde también murieron incinerados todos los artilleros y oficiales de esa nueva estación.



Por los siguientes dos minutos todos los que podían hacerlo, británicos y alemanes por igual, vieron las enormes columnas de llamas que se disparaban desde abertura e intersticio de aquellas torretas. Y contuvieron el aliento. Más de un centenar de marineros ya habían muerto y cuatro piezas de artillería de aquel barco habían quedado totalmente fuera de acción, pero el peligro aún no había pasado, los incendios en las salas de acarreo podían propagarse a los polvorines que se hallaban justo bajo ellos, y de suceder, el barco simplemente estallaría en mil pedazos. En el crucero se hallaba Hipper, quien impotente no podía hacer nada más que observar las grandes columnas de llamas que se alzaban desde la popa. Sin embargo en el interior del barco tres marineros reaccionaron siguiendo su entrenamiento, y prevendrían un mayor desastre.

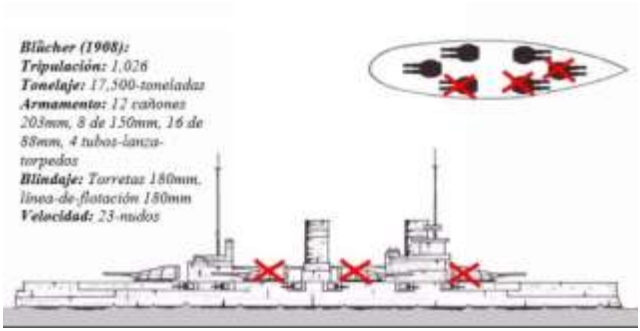
Sin importarles la sofocante temperatura entraron a un compartimiento adyacente a las estaciones de acarreo y se lanzaron a trabajar sobre las manivelas de las válvulas que dejaban entrar agua de mar a la santabárbara. Y lo lograron, con su heroico esfuerzo dejaron entrar 600-toneladas de agua salada al polvorín de popa, evitando que las municiones allí acumuladas estallaran. Los daños en el crucero-de-batalla eran extensos, cuatro piezas de artillería de 280mm habían sido silenciadas; pero las tres torretas restantes aún escupían proyectiles de gran calibre, y la sala de máquinas aún estaba intacta. El *Seydlitz* podía continuar con la batalla. Pero Hipper sabía que estaba en un serio aprieto, él enfrentaba a cinco cruceros-de-batalla enemigos, y de sus tres cruceros-de-batalla uno ya había perdido al 40% de sus armas de grueso calibre.

Pero los británicos también estaban sufriendo daños. Entre las 10:01 y las 10:18 horas el *Lion* sufrió tres impactos de proyectiles de 280mm provenientes del *Seydlitz* y del

Derfflinger, los cuales le penetraron el costado de estribor. El agua comenzó a inundarle, además causaron daños a la sala de máquinas de babor y aquel barco comenzó a perder velocidad; de 26-nudos su marcha bajo a 24; aun así aún se hallaba viajando a la misma velocidad que los alemanes. De continuar viajando a ese ritmo aquellos no lograrían escapar. Pero el combate continuaba. En los próximos minutos el *Derfflinger* cambió de objetivo, pero el *Seydlitz* y el *Moltke* concentraron su fuego sobre el *Lion*. Media hora después, ya para las 10:52 horas, el crucero británico ya había sido alcanzado catorce veces desde el inicio de la acción, incluyendo varios impactos que le habían agujereado el costado provocando que para ese momento ya hubieran ingresado a su casco tres mil toneladas de agua, los que le causaron una inclinación a babor de 10º; también sus tres dínamos generadores de energía ya habían sido inutilizados, y ahora todos los instrumentos que dependían de la electricidad quedaron fuera de servicio, incluyendo la estación inalámbrica del barco, y ya para ese momento se habían experimentado más daños en las salas de máquinas, y unidos a las inundaciones, finalmente le provocaron una reducción sustancial a su velocidad, la que ahora solo lograría llegar a un máximo de 15-nudos. Ese crucero ya no podría seguir con la persecución del enemigo, pero para no ser un obstáculo el barco del vicealmirante británico viró hacia estribor, así dejo que tomaran la delantera las restantes naves de su columna.

El barco insignia británico había sufrido daños sustanciales, pero no era nada comparado con la vapulada que le estaban dando al *Blücher*. Casi desde el inicio de la acción la torreta principal de proa de ese barco ya había sido inutilizada, los daños a todo lo largo de la nave eran extensos, y se podían observar claramente varios incendios en su superestructura. Pero además a las 10:35 horas dos proyectiles casi lo hacen estallar en mil pedazos. El par de pesados proyectiles le penetraron el costado de estribor cerca de la sección central provocando el estallido de un cuarto de acarreo de municiones, que a su vez destruyó las dos torretas centrales de 203mm. Por puro milagro el barco no estalló en mil pedazos, pero esa misma explosión le daño los motores y su equipo de dirección. La velocidad de la nave disminuyó a 17-nudos, pero además comenzó a virar lentamente hacia babor sin control alguno. En el *Lion* Beatty observó lo que le estaba sucediendo, y le ordenó al crucero-de-batalla *Indomitable* ir tras el

crucero-blindado alemán para rematarlo.



El *Blücher* había sufrido dos impactos que casi le hunden, el *Lion* ya había virado hacia estribor para abrir la distancia, y el *Indomitable* estaba partiendo hacia el norte tras el crucero-blindado alemán. Ahora la lucha principal se desarrollaría entre tres cruceros-de-batalla británicos contra tres alemanes. A primera vista parecería que había pasado a ser una lucha en igualdad de condiciones, sin embargo el vicealmirante británico podía felicitarse, todo apuntaba a que ese día él lograría una gran victoria; los tres cruceros restantes que estaban en contacto con el enemigo se hallaban intactos.

Claro, habían sufrido un impacto aquí y un impacto allá, pero ninguno de importancia.

Y sus tres cruceros-de-batalla que seguían con la persecución, el *Tiger*, el *Princess Royal*, y el *New Zeland*, contaban con una marcada superioridad en poder de fuego: estos tenían dieciséis armas de 343mm y ocho de 305mm (el *Tiger* 8 de 343mm; *Princess Royal* 8 de 343mm; *New Zeland* 8 de 305mm) para un total de 24 armas de grueso calibre; contra ellos los tres cruceros-de-batalla alemanes habían iniciado la batalla con ocho armas de 305mm y veinte de 280mm (*Seydlitz* 10 de 280mm; *Derfflinger* 8 de 305mm;

Moltke 10 de 280mm), sin embargo para éste momento a ellos solo les quedaban ocho armas del primer calibre y dieciséis del segundo: 24 armas de grueso calibre que en su mayoría eran más livianas que las británicas. Los cañones de aquellos disparaban proyectiles mucho más pesados, y cada impacto causaba mucho más daño. Con cada minuto que continuara la acción las probabilidades de hundir a los barcos

alemanes iba aumentando, y para incrementar esas probabilidades era el momento justo para que esos barcos cerraran la distancia. Al mismo tiempo la lucha entre el *Blücher* y el *Indomitable* sería totalmente desproporcionada. Al machacado crucero-blindado alemán solo le quedaban seis piezas de 203mm y su velocidad y capacidad de maniobra ya habían sido enormemente reducidas, mientras que el intacto crucero-de-batalla británico traía a la lucha ocho armas de grueso calibre de 305mm. El combate entre estos dos barcos solo podría tener un desenlace.

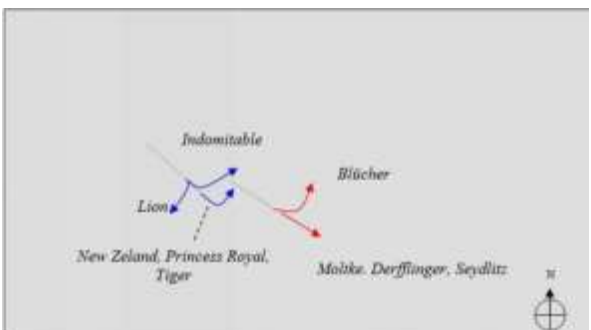
El ansiado premio mayor, la destrucción de varios barcos alemanes, parecía estar asegurada. Pero en éste momento la suerte nuevamente llegó a rescatar a Hipper y a la enorme mayoría de sus hombres. El *Lion* estaba retirándose hacia el sur para dejarle el paso libre a los restantes barcos de su escuadrón, cuando en el puente de mando de ese crucero Beatty aseguró haber visto el periscopio de un submarino, y temiendo un ataque con torpedos le ordenó, 10:54 horas, a los tres barcos que iban tras los alemanes que efectuaran un violento viraje de 90º hacia babor. Sin dudarlo los capitanes de sus cruceros obedecieron la orden y partieron hacia el norte, peo al hacerlo estaban alejándose de sus presas. Era necesario para evitar su destrucción, pero la intención de Beatty era que aquel viraje solo fuera momentáneo, para que luego reanudaran la cacería del enemigo.

Desafortunadamente para el vicealmirante en éste momento los sistemas de comunicaciones de su barco-insignia ya habían sufrido una enorme cantidad de daño.

Los proyectiles alemanes le habían dejado sin electricidad, era imposible usar su aparato inalámbrico y los semáforos, además la mayor parte de los cables usados para izar banderines de señales, excepto dos, habían sido cortados por la metralla. Era imperativo comunicarse urgentemente con sus restantes cruceros para que estos retornaran a la persecución del enemigo, porque los tres cruceros alemanes ya estaba alejándose a gran velocidad (ahora que el *Blücher* había girado sin control hacia el norte los restantes barcos alemanes habían incrementado la velocidad en la que viajaban. Ya no podían hacer nada para ayudar a su compañero). En uno de los dos cables para izar banderines que le quedaban se envió a los otros barcos el siguiente mensaje a las 11:02

horas: “curso noreste” (en éste momento esos barcos estaban viajando hacia el norte), aquellos tenían que efectuar un viraje de 45º hacia

estribor para ir tras los barcos alemanes, y en el cable de señales restantes se izó otro grupo de banderines. Estos decían: “ataquen la retaguardia”. La intención era que sus barcos partieran tras la columna alemana, pero en ese momento la combinación de órdenes confundió a sus subordinados, quienes interpretaron las dos señales como órdenes para ir tras el crucero-blindado alemán que estaba a 7,200-metros hacia el noreste, y a partir de las 11:09 horas el *Tiger*, *Princess Royal* y *New Zeland* dejaron de dispararle a los cruceros-de-batalla enemigos que estaban alejándose hacia el sureste, y se dirigieron a apoyar al *Indomitable* en la más que asegurada destrucción del *Blücher*.



10:54 horas: *Beatty le ordena a sus tres cruceros-de- batalla que van tras la columna alemana que efectúen un giro de 90°.*

Beatty observó lo que estaba sucediendo. Tenía que corregir inmediatamente la situación. Tenía que destruir a los cruceros-de-batalla. Pero en su barco ya no había electricidad para usar semáforos ni para usar su aparato inalámbrico, en un último y desesperado intento por corregir la situación ordenó izar otra serie de banderines que leían así: “acérquense más al enemigo”. La señal fue izada. Pero ya era demasiado tarde, nadie en los restantes cruceros-de-batalla vieron la nueva orden y sus barcos simplemente se alejaron hacia el noreste para acabar con el crucero-blindado.

Así fue como los tres barcos restantes de Hipper lograron escapar, mientras que el desafortunado *Blücher* atrajo para sí el fuego concentrado de cuatro cruceros-de-batalla y varios cruceros-ligeros y destructores que ya había arribado a la escena. El desafortunado alemán pronto fue rodeado y sus enemigos se dedicaron a dispararle andanada tras andanada. Su tripulación se defendió obstinadamente,

pero ya para las 11:45 horas no tenía una sola arma para responder al fuego; al menos setenta proyectiles de grueso calibre y siete torpedos ya le habían alcanzado. Los británicos le dejaron de disparar, el *Blücher* ya solo era un amasijo de hierros retorcidos y humeantes que estaba a la deriva. A lo largo de la nave podían observarse numerosos incendios fuera de control, incluso grandes agujeros exponían los incendios que estaban consumiéndole las entrañas. Pero la señal del cese al fuego fue dada y las armas callaron.

Casi tan pronto como esa orden fue dada un crucero-ligero y varios destructores comenzaron a cerrar la distancia para recoger sobrevivientes; las naves de guerra estaban acercándose cuando súbitamente, a las 12:07 horas, el crucero-blindado simplemente dió vuelta hasta que su quilla quedó expuesta al aire. Por un momento permaneció así, pero con un estertor de muerte el barco comenzó a hundirse, y en cuestión de segundos desapareció. El crucero-ligero y los destructores cerraron la distancia y allí hallaron a los náufragos alemanes chapoteando en el agua. Los

británicos lanzaron lanchas salvavidas e iniciaron la operación de rescate. Pero la tripulación del barco había sido terriblemente diezmada, de 1,200 marineros solo rescataron a 234, menos del 20% de la tripulación había sobrevivido. Así terminaba la Batalla del Dogger Bank.

Sin lugar a dudas era una victoria para los británicos, ellos habían detenido una operación alemana, les habían hundido un crucero-blindado de 15,000 toneladas, y provocado graves daños a un crucero-de-batalla, más la muerte de 951 marineros y oficiales, otros 78 habían sido heridos y 234 hechos prisioneros. En marcado contraste los británicos solo habían sufrido daños de importancia en uno de sus cruceros-de-batalla, y lamentaban la muerte de 15 marineros y oficiales más otros 80 heridos. Como resultado inmediato de la batalla en Gran Bretaña se elevó la moral de civiles y militares por igual, y lógicamente, para los alemanes la acción fue un duro golpe, de hecho el káiser quedó tan impactado, que prohibió cualquier nueva ofensiva con sus barcos de gran calado. Y lo hizo de una forma como lo haría cualquier niño que ya no quiere prestar sus juguetes. A partir de ese momento los barcos de gran calado de la marina de guerra tenían que permanecer en sus atracaderos.

Los grandes barcos permanecerían guardados hasta nuevo aviso, sin embargo la situación estratégica alemana iba deteriorándose a pasos agigantados. Tras solo siete meses de conflicto los británicos ya habían establecido en su contra un enorme y eficaz bloqueo naval que estaba estrangulando al Imperio Alemán. Pongamos en contexto la importancia de las relaciones comerciales alemanas con el resto del mundo. Previo al inicio del conflicto el 25% de los alimentos que arribaban a la mesa del hogar promedio alemán provenía directa o indirectamente del extranjero, y aun cuando la producción nacional de papas podía alimentar a todos los habitantes de Alemania, para alcanzar dicho nivel de producción se requería de una cantidad sustancial de fertilizantes, que en su mayoría eran importados; de similar forma todo el algodón, y el 60% del cobre eran importados, y estos son solo tres ejemplos de decenas de materias primas que los alemanes tenían que importar para alimentar a su industria y a su población civil.

De los 4.9 millones de toneladas de barcos mercantes que tenían al inicio del conflicto sus enemigos ya les habían capturado un total de 1.1 millones de toneladas, a esos hemos de agregarles 623 barcos mercantes, con un desplazamiento de 1.8 millones de toneladas, que habían tenido que ser internados en puertos neutrales para evitar su captura, pero de acuerdo a los tratados internacionales allí tenían que permanecer hasta

que terminara la guerra. A los alemanes les quedaba poco menos de la mitad de su flota mercante, pero de los 2 millones de toneladas de mercantes restantes, la inmensa mayoría de estos se encontraban en el Báltico, transportando productos provenientes de las neutrales Suecia y Noruega, pero de esas naciones solo ingresaba a Alemania una fracción de las importaciones necesarias para satisfacer las necesidades de su población y su industria.

Con cada día que pasaba la escasez se agudizaba un poco más. Era la obligación de la marina de guerra acabar con esa situación, pero tras la acción del 24 de enero la participación de las unidades de gran calado habían sido terminantemente prohibidas; acorazados, cruceros de batalla, y cruceros-blindados, ninguno de ellos podía salir de sus puertos, sin embargo los alemanes aún tenían a sus cruceros-ligeros, destructores, submarinos y barcos-minadores. Había que hallar la forma de usar esas naves para reducir a la poderosa marina de guerra británica.

Todas aquellas naves ligeras podían alcanzar con cierta facilidad la costa inglesa, pero de todos esos barcos los de superficie podían ser

interceptados y aniquilados con enorme facilidad, caía en los submarinos la responsabilidad de llevar la guerra hasta la costa enemiga. Pero incluso estos tenían puntos en su contra. Pese a que en una sola acción un submarino había hundido a tres cruceros-blindados aquel había demostrado haber sido un evento fortuito que no se había vuelto a repetir. A partir de ese momento en octubre de 1914 las unidades de gran calado de la Marina Real británica viajaban sólidamente protegidas por decenas de cruceros-ligeros y destructores, y cuando no contaban con esa cortina protectora de escoltas los barcos de gran tamaño navegarían a gran velocidad constantemente zigzagueando de derecha a izquierda para evitar ser atacados con torpedos. Y ese se convirtió en un método muy efectivo para evitar ataques de sumergibles, porque la simple realidad es que un acorazado de la época podía alcanzar una velocidad de veinte-nudos, mientras que un submarino solo lograba alcanzar nueve-nudos sumergido; sí los capitanes de los grandes barcos actuaban diligentemente no serían sorprendidos. Los submarinos de largo-alcance no podrían acabar directamente con el bloqueo que estaba sufriendo su nación. Sus probabilidad de acabar con la flota británica eran escasas, sin embargo, y esto es muy importante, esos sumergibles sí podían ser usados contra la marina mercante enemiga. La decisión fue tomada. Ellos efectuarían su propio bloqueo.

La ofensiva submarina alemana comenzó el 18 de febrero de 1915, y ésta le dió una nueva dimensión a la guerra naval. Pronto la población civil y las industrias de Francia y Gran Bretaña comenzaron a sufrir los efectos de los ataques de los sumergibles contra su marina mercante, y desde ese momento, hasta febrero de 1916, cuando la ofensiva fue suspendida, los aliados perdieron 487 barcos, la inmensa mayoría de estos fueron

mercantes cuyo desplazamiento combinado era de poco más de 1.4 millones de toneladas. Ésa es otra historia enormemente interesante, pero no encaja dentro de los parámetros de éste libro. Solo es necesario saber que desde este momento, hasta el final de la primera ofensiva, solo las tripulaciones de los submarinos se enfrentaron contra los enemigos del Reich; durante todo el año de 1915 los preciados acorazados y cruceros de gran calado del káiser permanecerían en sus atracaderos.

Durante todo ese año de marcada inactividad alemana encontramos a los escuadrones de la Gran Flota partiendo regularmente de sus atracaderos para patrullar las aguas del Mar del Norte, pero para los

británicos eso no era suficiente, en más de una ocasión sus barcos se acercaron a la costa belga para bombardear las trincheras del ejército alemán, incluso en el mes de mayo de 1915 efectuaron otro ataque aéreo con hidroaviones contra la base alemana de zeppelines en Cuxhaven. Todo con el fin de provocar una reacción alemana, pero ninguna de esas acciones lo lograría. Parecía que no había forma de sacarles de su madriguera. Pero esa situación pronto cambiaría.

En febrero de 1915, tras el fiasco en la Batalla del Dogger Bank, von Ingenhol había sido retirado de su puesto como comandante de la Flota de Alta Mar. Inicialmente fue sustituido por el jefe del Almirantazgo, el vicealmirante von Pohl, quien hemos visto que se apegó a la política de inactividad ordenada por su káiser, pero eventualmente el vicealmirante tuvo que abandonar ese puesto, él estaba sufriendo de un cáncer en el hígado que eventualmente le quitaría la vida. Entonces el 18 de enero de 1916 el vicealmirante Reinhard Scheer ocupó el puesto de comandante de la Flota de Alta Mar.

Y en ese hombre encontramos a un oficial dispuesto a cambiar la situación: alerta, agresivo, y por sobre todo, lleno de confianza, deseaba asestarle un golpe devastador a los enemigos de Alemania.

Scheer estaba de acuerdo con la ofensiva submarina, pero para él no era suficiente.

Las unidades pesadas de la flota tenían que salir a derrotar al enemigo y levantar de una vez por todas el bloqueo que estaba estrangulando a su nación. Pero enfrentar a la totalidad de la Gran Flota de los británicos no era una opción, tras todo un año de trabajo en sus astilleros aquellos ya habían comisionado más acorazados. La única opción para el nuevo comandante alemán era derrotar a secciones aisladas de la flota enemiga, y solo hasta alcanzar una paridad saldría a enfrentarla en una última y monumental batalla naval que decidiría el futuro del imperio.

Pero el primer paso era sacar a la flota de su letargo, y en la noche del 10 de febrero de 1916, a menos de un mes de haber tomado el mando, uno de sus escuadrones de

destructores arribó al Dogger Bank, donde rápidamente se topó con un grupo de minadores británicos y le hundieron a uno de ellos antes de que lograran escapar. Era un diminuto éxito, pero era un primer golpe, y sin saberlo la operación les otorgó otro éxito inesperado. En su viaje para socorrer a los minadores, un crucero-ligero británico

detonó una mina. Con un enorme esfuerzo su tripulación logró evitar que se fuera a pique, pero solo a duras penas lograron llevarlo hasta la costa inglesa, y en una playa de su isla tuvieron que encallar. La tripulación logró salvarse, pero la nave se convirtió en una pérdida total. Los esfuerzos por rescatarla fallaron, y un temporal finalmente la partió por la mitad.

Para Scheer ese solo era el principio, y logró, con el apoyo de otros oficiales del estado mayor de la Marina Imperial, que su káiser sancionara la salida de la flota en una operación que quedó convenida para el día 23 de febrero. Sería una operación de corto-alcance: la flota viajaría hasta un punto al norte de la isla de Texel, cerca de la costa noroccidental de Holanda, para luego retornar. Sería una salida de cortísima duración con el objetivo de atacar a cualquier agrupación enemiga que hallaran en la sección sur del Mar del Norte. Sin lugar a dudas sería un inicio modesto, pero sería un inicio. Y la operación fue llevada a cabo. Al amanecer del día 23 de febrero de 1916 hallamos a los elementos de la flota arribando a sus coordenadas previstas, pero un espantoso temporal azotó la zona y les forzó a dar media-vuelta casi tan pronto como habían arribaron a aquel punto. La operación terminó sin logro alguno, sin embargo, para los marineros alemanes y para el comandante de la flota era un inicio, que marcaría el principio de todas sus operaciones ofensivas.

Capitulo IV

LOS EVENTOS FINALES A LA BATALLA DE JUTLANDIA El nuevo y agresivo comandante alemán había arribado a su puesto con un plan en mente, continuar con las ofensivas hasta hallar los puntos débiles en el sistema defensivo enemigo, y así asestarle una serie de golpes demoledores. Pero el súbito incremento en la actividad germana no pasó desapercibida, y como un experimentado luchador de judo, los británicos buscarían la manera de usar la nueva agresividad alemana para derrotarlos. Scheer quería una batalla. Le darían una batalla. El 25 de marzo un escuadrón británico arribó ante el Estuario de Heligoland, ese grupo contaba con una nave nodriza de hidroaviones, 5 cruceros-ligeros y 18 destructores, y en el lugar indicado el nodriza envió a cinco hidroaviones para bombardear a un hangar para zeppelines que el servicio de inteligencia creía que se hallaba en el puerto de Hoyer. La operación de ataque de las aeronaves fue un total fracaso. Ese día una tormenta de nieve las sorprendió y forzó a tres a aterrizar en suelo alemán donde sus tripulaciones fueron capturadas, mientras que los otros dos aviones no lograron hallar al objetivo principal y retornaron a sus barcos con las manos vacías. Sin embargo el ataque sí trajo una reacción de los defensores, un puñado de destructores salió a buscar a los británicos, y en medio de una tormenta de nieve los adversarios se hallaron, y pronto quedaron enzarzados en una confusa batalla.

La visibilidad era extremadamente limitada. El combate se realizó a tan corta distancia, que además de la artillería se usaron torpedos, y todas esas armas fueron usadas a quemarropa, pero serían las proas de los barcos las que infligieron la mayor cantidad de daño ese día. Un destructor alemán fue partido por la mitad tras ser envestido por un crucero-ligero británico, pero en la confusión del combate ese mismo crucero fue envestido por otro crucero británico; pese a que los daños eran extenso ambos barcos lograron retornar a casa, sin embargo otros dos destructores de Su Majestad chocaron entre sí, y uno fue tan dañado, que tuvo que ser abandonado y eventualmente se fue a pique. Scheer salió a la lucha con algunos elementos pesados de la flota, pero tan pronto como salió a mar abierto se topó con una tormenta extremadamente violenta. Con poca visibilidad y con las proas de sus barcos azotadas por un mar embravecido, los alemanes tuvieron que retornar a su atracadero. No había acontecido una gran batalla naval, pero en términos materiales, era una pequeña derrota para los británicos.

No fue el único fiasco para ellos. Un mes más tarde, el 22 de abril, varios escuadrones de la Gran Flota fueron enviados a efectuar una operación de patrullaje ante la costa noroccidental de Dinamarca en la región de Jutlandia. En esa ocasión no hallaron rastro alguno de sus enemigos, pero sus cruceros-de-batalla se internaron en un denso banco de niebla y dos chocaron, eran el *Australia* y el *New Zeland*, y estos

sufrieron daños considerables, poco tiempo más tarde tres destructores también chocaron y sufrieron daños. Ese mes se tendrían que trabajar horas extras en los astilleros británicos.

Por sí eso fuera poco, el 25 de abril, a solo tres días de la fallida misión de patrullaje ante Jutlandia, los alemanes se lanzaron contra la costa inglesa. La última vez que aquellos habían arribado ante Inglaterra había sido un año y cuatro meses atrás, el 16 de diciembre de 1914. Como podemos ver su ataque se efectuó tres días después de la fallida incursión británica ante la costa de Dinamarca, una simple coincidencia que dificultó enormemente la capacidad de reacción británica.

Como siempre el personal de la Habitación #40 ya había realizado su trabajo diligentemente, y a las 19:00 horas del día 24 de abril la información sobre el ataque alemán fue enviada al Almirantazgo. Tenía que ordenarse la salida de sus barcos, pero la Gran Flota habían retornado a Scapa Flow en la misma mañana de ese mismo día 24, y tras haber efectuado un viaje de casi 1,440-kilómetros sus depósitos de combustible estaban casi vacíos. Había que reabastecerles de inmediato. Sería una carrera contra el reloj, pero al recibir la noticia que sus enemigos estaban a punto de efectuar otro ataque contra el suelo británico el vicealmirante Jellicoe llamó a todas las tripulaciones de la Gran Flota para que se lanzaran a la tarea, hasta que todos los barcos volvieran a ser atiborrados con carbón o petróleo (ya algunos barcos británicos usaban el nuevo tipo de combustible). Lo mismo sucedía con los cruceros-de-batalla del vicealmirante Beatty que ya había arribado a Rosyth y con las unidades ligeras en Harwich. Así comenzó aquella carrera contra el reloj; pero tras un agotador esfuerzo, para las 21:00 horas del día 24 los primeros elementos de la Gran Flota comenzaron a salir de Scapa Flow, pero,

¿tendrían el tiempo suficiente para interceptar al enemigo que ya se dirigía hacia Inglaterra?

Para la incursión del 25 de abril los alemanes nuevamente usarían a los veloces barcos del Grupo de Reconocimiento como carnada, pero además los diecisiete acorazados de la Flota de Alta Mar ya estarían al oeste de la isla de Texel, frente a la costa holandesa a solo 110-kilómetros de Inglaterra.

La punta de lanza de la flota alemana partió hacia Inglaterra con 30 barcos, eran 4

cruceros de batalla (se había enviado a los cinco cruceros-de-batalla con los que ellos contaban, pero en la madrugada de ese mismo día el *Seydlitz* había chocado contra una

mina, los daños no eran graves, pero tuvo que dar media-vuelta), 6 cruceros-ligeros y 20

destructores. La fuerza de ataque arribó ante la costa inglesa a las 04:00 horas de aquel día. Sus piezas de artillería fueron dirigidas contra Inglaterra, y primero bombardearon al poblado de Lowestoft y luego a Yarmouth. La primera localidad tenía para su defensa varias baterías costeras de 152mm que pronto respondieron al fuego, pero los artilleros británicos no lograron detener el breve ataque alemán que solo duró 9

minutos. En ese bombardeo murieron 3 civiles y 19 fueron heridos, y dos piezas de artillería de las baterías de defensa fueron destruidas. Tras esa ciudad los alemanes partieron hacia Yarmouth, pero aquí no pudieron realizar el bombardeo programado, la zona estaba cubierta por un espeso banco de niebla, y tras solo efectuar algunos disparos al azar aquellos partieron.

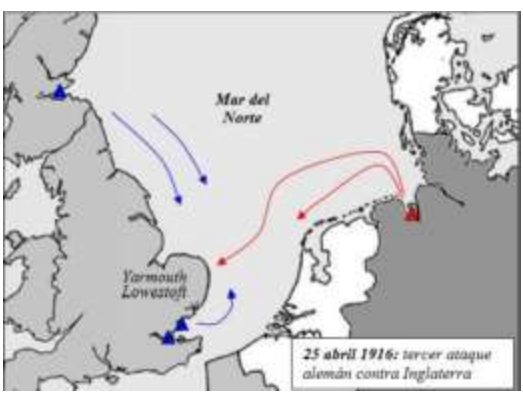
Para ese momento ya varios escuadrones británicos se encontraban en el mar dirigiéndose a toda velocidad hacia el sur para interceptar a los alemanes, y fueron las unidades ligeras procedentes de Harwich las que primero entraron en contacto. De aquel puerto habían partido 3 cruceros-ligeros y 18 destructores, los que hallaron a los 6

cruceros-ligeros que protegían el flanco sur del Grupo de Reconocimiento.

Así comenzó la acción. Eran las 04:49 horas, y tan pronto como el comandante del grupo, el vicealmirante Friedrich Bödicker, recibió un reporte de lo que estaba sucediendo ordenó a sus unidades pesadas partir hacia la zona de combate para apoyar a las unidades ligeras. La

distancia que les separaba era escaza y en cuestión de minutos los 4 cruceros-de-batalla entraron de lleno en la acción. Aquellos salieron de un banco de niebla, y hallándose a una distancia de 11,700-metros de sus enemigos abrieron fuego. En la desigual lucha los británicos no tenían más opción que escapar hacia el sur.

Aquellos partieron hacia un cúmulo de neblina, pero antes de lograr internarse en ella el crucero-ligero *Conquest* sufrió un impacto directo de un proyectil de 305mm que le mató o hirió a 40 de sus hombres, y le redujo la velocidad a escasos 20-nudos. A Bödicker se le ofrecía la oportunidad de destruir a algunos elementos ligeros de la flota británica. De haber partido tras el enemigo es probable que lo hubiera logrado. Pero la visibilidad era limitada y podía ser sorprendido, por eso optó por girar hacia el este para reunirse con el grueso de la flota que estaba a solo 80-kilómetros; de hecho casi al mismo tiempo Scheer ordenaba efectuar una retirada general. Aquel oficial había recibido un reporte alarmante: las estaciones de radio de su servicio de inteligencia habían detectado la partida de numerosos escuadrones enemigos de los puertos del norte de Inglaterra y Escocia. La fuerza enemiga era sustancial. No podía arriesgarse en un enfrentamiento contra el grueso de la armada enemiga, por ello ordenó que todos sus escuadrones efectuaran un giro hacia el este. Había llegado el momento de retornar a casa.



La tercera incursión naval alemana contra el suelo inglés había concluido. Aquellos se estaban retirando, pero lo interesante es que en ese preciso momento las unidades pesadas británicas aún se hallaban muy lejos; casi al mismo tiempo que Scheer ordenaba la retirada-general Beatty y sus cruceros-de-batalla se hallaban aún a 210-kilómetros al norte, y Jellicoe con los acorazados de la Gran Flota estaban a 480. La proeza de haber reabastecido a sus naves en un

tiempo record no les había ayudado a atrapar al enemigo, sin embargo demostró la resolución de aquellos marineros por defender a su isla, y su salida de sus puertos había sido suficiente para ahuyentar a sus enemigos. Y desde el punto de vista material aquella operación había sido una pequeña derrota alemana, un gran crucero-de-batalla había sufrido daños, mientras que los británicos solo reportaban daños a un crucero-ligero y a un destructor.

Los británicos ya estaban realizando operaciones ofensivas con regularidad, los alemanes finalmente habían salido de su letargo, y todos ellos se habían entregado a esas operaciones con la esperanza de que su enemigo cometiera algún error. Pero la actividad también estaba llena de peligros, peligros y daños justificables, porque solo corriendo algún riesgo podrían alcanzar victorias; y un mes más tarde, exactamente el 31 de mayo de 1916, la Gran Flota de Gran Bretaña finalmente se enfrentó contra la Flota de Alta Mar de Alemania en la batalla naval más famosa de la Primera Guerra Mundial, y una de las batallas más famosas de la historia naval: la Batalla de Jutlandia.

Es el momento ideal para ver las características de los barcos que se enfrentaron en esa acción.

La Marina Alemana

Siguiendo el orden alfabético iniciaré el análisis con los barcos alemanes. Para el inicio del conflicto ellos tenían un total de 13 dreadnoughts, 8 pre-dreadnoughts, 4

cruceros-de-batalla, decenas de cruceros-ligeros y destructores, y un puñado de submarinos. Para éste momento en el conflicto ninguno de sus barcos de gran calado se habían perdido (es cierto ya habían perdido a varios cruceros-blindados, pero como estos eran barcos relativamente obsoletos no les tomaré en cuenta), para éste momento ya se habían comisionado más barcos de gran calado, los nuevos barcos comisionados eran 1 súper-dreadnought, 4 dreadnoughts, y 2 cruceros-de-batalla; de todos estos no explicaré con muchos detalles al súper-dreadnought alemán, simplemente porque éste no participó en la famosa batalla. Como nota de interés ese barco era de la clase—

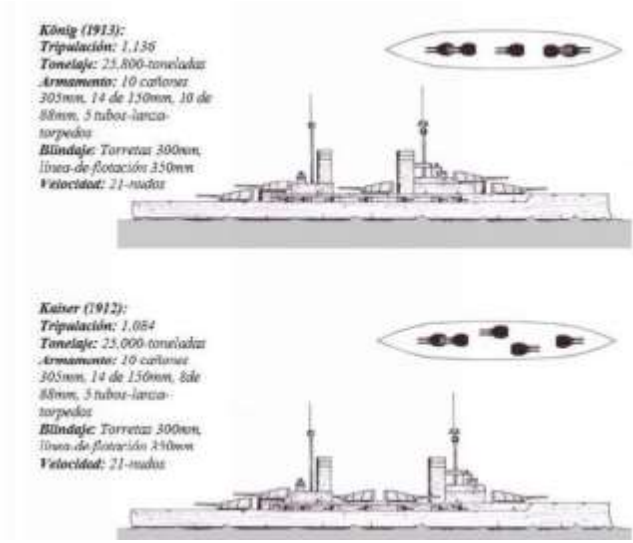
Bayern, tenía un armamento principal de ocho piezas de artillería de 381mm, un blindaje máximo de 350mm y podía alcanzar una velocidad máxima de 22-nudos.

Los pesos pesados: acorazados y cruceros-de-batalla Los diecisiete dreadnoughts alemanes pertenecían a las siguientes cuatro clase: *König*, *Kaiser*, *Helgoland* y *Nassau*, que menciono en su orden de más nuevos hasta los más antiguos. De los astilleros del káiser habían salido cuatro barcos de cada clase, con la excepción de los *Helgoland*, de ellos se habían construido cinco ejemplares.

Los acorazados de la clase— *König* y los - *Kaiser* eran los más modernos, y los más poderosos. Cada uno de los *König* tenía un desplazamiento cercano a las 25,000-toneladas, se le había equipado con diez piezas de 305mm, catorce de 150mm y seis de 88mm, más cinco tubos-lanza-torpedos; su protección llegaba a un máximo de 350mm y podían alcanzar una velocidad de 21-nudos. A ellos les seguían los acorazados de la clase— *Kaiser*, cada uno equipado con diez piezas de 305mm, catorce de 150mm, ocho de 88mm y cinco tubos-lanza-torpedos; su blindaje máximo también era de 350mm y podían alcanzar una velocidad de 21-nudos, teniendo también un desplazamiento cercano a las 25,000-toneladas. En sus características generales esas naves eran idénticas, sin embargo se les podía diferenciar fácilmente por la manera en que sus grandes torretas del armamento principal estaban distribuidas.

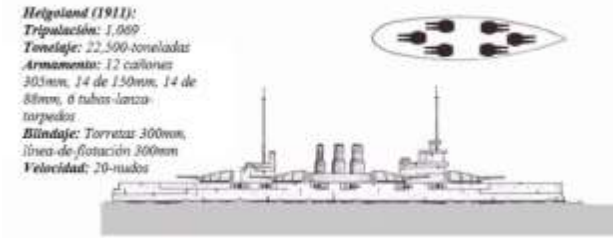
Las siguientes dos clases de acorazados representan a la primera generación de dreadnoughts alemanes, estos barcos pertenecían a las clases— *Helgoland* y - *Nassau*.

Cada uno de ellos estaba equipado con una docena de piezas de artillería, pero el calibre de éstas variaba entre cada clase, en los *Helgoland* eran armas de 305mm, en los *Nassau* eran de 280mm. Además existían diferencias en la cantidad de armas de menor

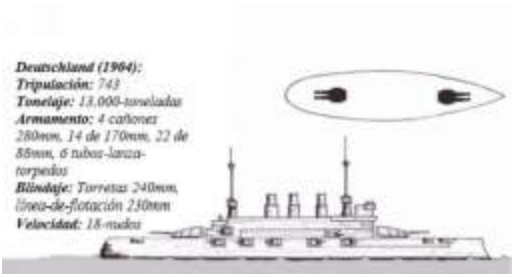


calibre, en cada barco de la primera clase hallamos catorce piezas de 150mm y en la segunda doce. Con respecto a sus armas de artillería ligera ambos tipos de barcos estaban equipados con catorce y dieciséis cañones de 88mm respectivamente; además ambos barcos estaban equipados con seis tubos-lanza-torpedos; el grosor máximo de su blindaje llegaba hasta los 300mm y su velocidad máxima era de 20-nudos. Y eran naves eran más pequeñas, los *Helgoland* desplazaban 22,000-toneladas, mientras que los *Nassau* solo 18,000, una diferencia de 3,000 y 7,000 toneladas con respecto a los acorazados más modernos.

Pero sí estos acorazados más antiguos eran de menor tamaño, ¿por qué eran un nudo más lentos? Pues bien, he aquí el problema al que enfrentaban, los antiguos acorazados estaban equipados con viejos motores de triple expansión que solo generaban entre 28,000 y 22,000 caballos-de-fuerza respectivamente, en cambio las novedosas turbinas de vapor de los - *König* y - *Kaiser* generaban 31,000 caballos-de-fuerza otorgándoles aquel nudo extra pese a ser de mayor tamaño.



Los **Nassau (1908)** tenían un armamento principal mucho más ligero, 12 cañones de 280mm



Como la marina de guerra de Gran Bretaña tenía una aplastante superioridad numérica en los acorazados los alemanes se vieron forzados a incluir entre sus escuadrones-de-batalla a sus pre-dreadnoughts más modernos; los que ya eran irremediablemente obsoletos. En la Batalla de Jutlandia participarían seis pre-dreadnoughts, cinco pertenecientes a la clase— *Deutschland*, uno a la clase—

Braunschweig. Esas naves tenían una gran cantidad de defectos y solo en condiciones extremadamente favorables podrían ser de alguna utilidad cuando se enfrentaran contra los dreadnoughts enemigos. Cada uno estaba equipado con una batería principal de solo cuatro cañones de 280mm, una batería de artillería media con catorce piezas de 170mm y otra batería de armas ligeras con veinte piezas de 88mm, más ocho tubos para lanzar torpedos. Su blindaje también dejaba mucho que desear, solo tenía un grosor máximo de 240mm, y por sí eso fuera poco, la velocidad máxima que podían alcanzar los pequeños acorazados de 13,000-toneladas era de 18-nudos (sus motores de triple expansión solo generaban 20,000 caballos-de-fuerza).

Demos un rápido vistazo al armamento de estos dreadnoughts, el cual incluía tres tipos de artillería: la pesada, mediana y ligera; lo

interesante es que cuando entró en servicio el HMS *Dreadnought*, diez año antes, en 1906, se le había construido solo con grandes piezas de artillería (305mm) y piezas ligeras (76mm). La razón detrás de omitir en el primer dreadnought la artillería mediana se debía a la falta de penetración de esas armas y al peso extra que le daban al barco.

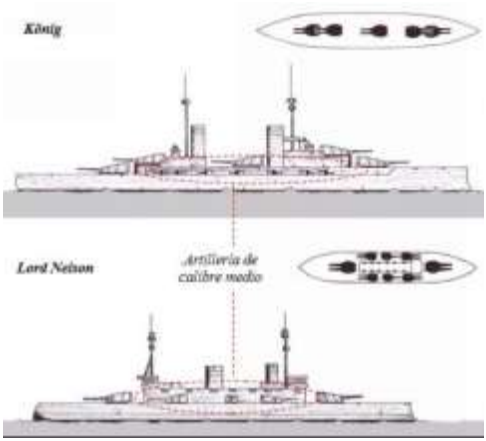
Veamos con un poco más de atención esa realidad usando como ejemplo a los últimos exponentes de los pre-dreadnoughts británicos, los barcos de la clase— *Nelson*.

Estos estaban equipados con cuatro piezas de 305mm apoyadas por el fuego de diez cañones de 234mm y un par de docenas de armas de 76mm; y he aquí el problema: los proyectiles disparados por las piezas de 234mm no golpeaban con la fuerza de los proyectiles de 305mm. En una batalla los barcos de la clase— *Nelson* tendrían que acercarse peligrosamente al enemigo para poder usar sus armas de calibre medio, y de estar peleando contra un dreadnought ese barco enemigo podría permanecer a una distancia prudente para usar sus armas de grueso calibre, y simplemente despedazaría al pre-dreadnought. Las piezas de artillería de calibre medio no le daban a un acorazado una ventaja táctica cuando éste se enfrentara contra otro barco de gran calado equipado con un gran número de armas de grueso calibre. Y aún hay más, cada cañón de 234mm y el emplazamiento sobre el cual éste tenía que instalarse eran una carga extra para los motores del barco. Por ello, para el padre del *Dreadnought*, el almirante John Fisher, la solución fue sencilla: en su barco él se deshizo de todas las piezas de artillería de calibre medio, al hacerlo sus nuevos acorazados ganaron el espacio suficiente para instalar en ellos más cañones de 305mm. Esa fue la solución que ayudó en la creación de toda una nueva generación de acorazados mucho más eficientes.

Pero con el tiempo tanto los alemanes como los británicos instalarían nuevamente en los más nuevos de sus acorazados piezas de artillería de calibre medio. Todo por una sencilla razón: en los barcos más modernos se podía generar más energía. Los motores de turbina del *Dreadnought* generaban 23,000 caballos-de-fuerza y gracias a ellos ese barco de 18,110-toneladas podía alcanzar una velocidad de 21-nudos. Años después un nuevo acorazado, como el moderno dreadnought *König* de los alemanes, con su desplazamiento de 25,595-toneladas, también podía alcanzar la misma velocidad máxima de 21-nudos, pese a tener 7,000-toneladas más. Todo porque sus nuevos motores de turbina generaban 31,000 caballos-de-fuerza.

Los nuevos acorazados eran mucho más grandes, existía en ellos el espacio suficiente para instalarles armas de calibre medio y ahora los

diseñadores británicos y alemanes decidieron instalar en esas naves armas de 150mm. Obviamente eran más livianas que las de 234mm que habían equipado a los –*Nelsons*, pero aun así las nuevas piezas eran un armamento adecuado, ya que éstas enfrentarían a los barcos de menor calado del enemigo. Contra un crucero-ligero o un destructor las armas de 150mm serían devastadoras. Pero eso no es todo, también hubo un truco extra usado por los ingenieros navales para ahorrar peso: las nuevas piezas de artillería de calibre medio serían instaladas en casamatas-blindadas. Previamente en los pre-dreadnoughts la artillería de calibre medio había sido instalada en pesadas y costosas torretas, las que



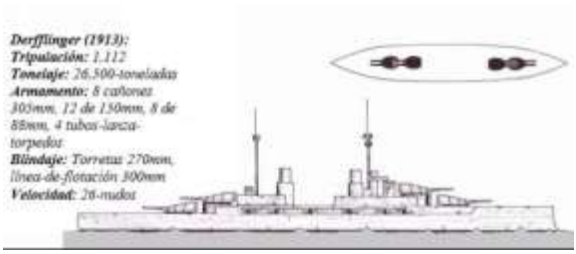
requerían de un complejo mecanismo para poder hacerlas girar. En cambio las casamatas-blindadas eran mucho más ligeras y fáciles de construir. Es así como todos esos avances se combinaron para que la artillería de calibre medio retornara a los acorazados.

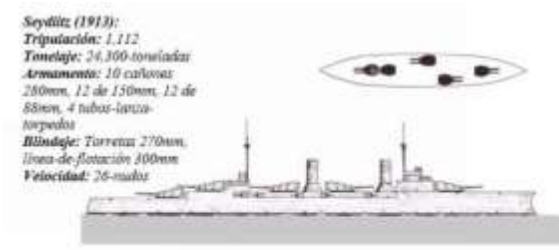
Esos eran los acorazados, ahora veamos a los cruceros-de-batalla alemanes. Estos barcos habían sido creados para cumplir con una importante misión: recolectar datos cruciales sobre la flota enemiga, la cantidad de barcos, el despliegue, velocidad y dirección en la que aquella viajaba. Para cumplir con su tarea los grandes cruceros eran apoyados por nutridas flotillas de cruceros-ligeros y destructores. Todos estos actuarían como la vanguardia de la flota, y con sus aparatos inalámbricos le darían al comandante de la flota la información exacta de lo que estaba sucediendo, así éste podría tomar las decisiones tácticas más apropiadas.

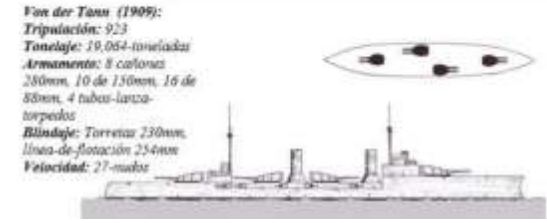
De los astilleros alemanes habían salido cuatro clases de cruceros-de-batalla, del más reciente al más antiguo eran: *Derfflinger*, *Seydlitz*,

Moltke y *Von der Tann*. Los barcos más poderosos eran los dos cruceros de la clase— *Derfflinger*; barcos equipados con ocho piezas de 305mm, doce de 150mm, ocho de 88mm y cuatro tubos para lanzar torpedos.

Era un armamento poderoso, pero su blindaje era más ligero que el de los acorazados más modernos, llegando a tener hasta un máximo de 300mm. Esa es una nota relevante, porque en todos los cruceros-de-batalla de los beligerantes se había sacrificado el blindaje por la velocidad, las enormes turbinas de esos barcos de 26,500-toneladas generaban 67,000 caballos-de-fuerza, que les propulsaban hasta una velocidad máxima de 26-nudos.

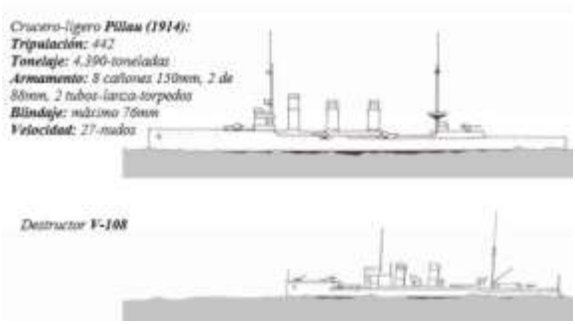






Luego tenemos a los barcos de las clases— *Seydlitz* y - *Moltke* los cuales eran muy parecidos entre sí, sin embargo los primeros tenían un desplazamiento de 24,300-toneladas, los segundos 22,800. Todos ellos tenían diez piezas de 280mm, doce de 150mm, doce de 88mm y cuatro tubos-lanza-torpedos, sin embargo su diferencia la encontramos en su blindaje: en el *Seydlitz* el máximo era de 300mm y en el *Moltke* de 270mm. A primera vista treinta milímetros de diferencia no parece mucho, sin embargo cada milímetro extra de protección puede ser la diferencia entre detener o no a un proyectil. En lo que respecta a su

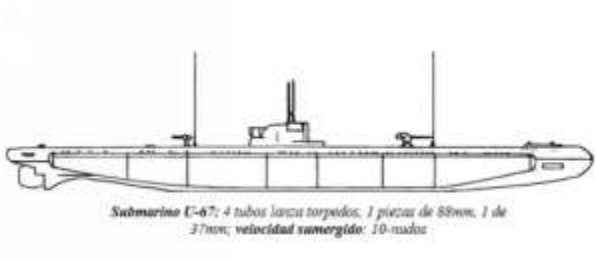
velocidad el primero podía alcanzar hasta 26-nudos, el segundo 25.5. Finalmente tenemos al *Von der Tann*. Éste era el crucero-de-batalla más pequeño en el arsenal alemán; tenía un desplazamiento de 19,064-toneladas, estaba equipado con ocho piezas de 280mm, diez de 150mm, dieciséis de 88mm y cuatro tubos para lanzar torpedos, podía alcanzar una velocidad máxima de 27-nudos y tenía un blindaje máximo de 254mm.



Las unidades ligeras alemanas Demos un rápido vistazo a los cruceros-ligeros, destructores y submarinos. En la categoría de cruceros-ligeros encontramos a tres grandes grupos: los de reciente construcción, los intermedios y los obsoletos. Los del primer grupo eran barcos relativamente grandes cuyo desplazamiento se acercaba a las 5,000-toneladas, podían alcanzar una velocidad máxima de 27-nudos, tenían un blindaje máximo de 76mm y estaban equipados con ocho piezas de artillería de un calibre de 150mm, además estaban equipados con varios tubos para lanzar torpedos; las naves intermedias eran tan grandes, rápidas, y similares en blindaje como los modelos modernos, pero su armamento era más liviano, estando equipados con una docena de piezas de artillería de 105mm y tenía varios tubos para lanzar torpedos, su capacidad ofensiva era modesta. Por último tenemos a los cruceros-ligeros obsoletos. Estos eran barcos más pequeños, llegando a desplazar hasta un máximo de 3,400-toneladas, eran más lentos y su capacidad ofensiva era muy limitada: su velocidad máxima era de unos 21-nudos y aunque tenían tubos para lanzar torpedos, poseían, por lo general, menos de una decena de armas de 105mm. La única característica positiva de estas naves era que tenían un blindaje similar al de los otros cruceros-ligeros.

A los destructores también se les puede dividir en los mismos tres grupos: modernos, intermedios y obsoletos. Los primeros eran los más poderosos, podían tener un desplazamiento máximo de 1,300-

toneladas, por lo regular estaban equipados con cuatro piezas de 105mm y seis tubos lanza torpedos, además, dependiendo la clase, algunos podían alcanzar una velocidad de 33-nudos, pero el promedio era de 27-nudos; los destructores de la clase intermedia podían tener un desplazamiento que iba de 800 a 900-toneladas, estaban equipados con tres piezas de 88mm y seis tubos para lanzar torpedos llegando a alcanzar una velocidad de 35-nudos; por último estaban las unidades obsoletas, las que podían tener entre las 500 hasta 600-toneladas de desplazamiento, estarían equipados con dos piezas de artillería de 88mm, cuatro tubos para lanzar torpedos y podían alcanzar una velocidad máxima de 33-nudos.



***Submarino U-67**; 4 tubos lanza torpedos, 1 piezas de 88mm, 1 de 37mm; **velocidad sumergido**: 10-nudos*

Finalmente tenemos a sus submarinos, el proceso de evolución de esas naves continuaba, por esa razón de ellos hallamos una cantidad sustancial de variantes. Es más sencillo solo dar un par de ejemplos; sumergibles del tipo— *U* de 425-toneladas en superficie, pertenecientes a la generación de naves concebida en 1914, generalmente estaban equipados con cuatro tubos para lanzar torpedos, dos en la proa y dos en la popa, podían alcanzar sobre la superficie una velocidad máxima de 16-nudos, mientras que sumergidos podían desplazarse a 10.

Por otra parte estaban los submarinos que aparecieron en 1915, los de la clase— *UD*, esas naves tenían cerca de 500-toneladas de desplazamiento en la superficie, y en sus diferentes modelos podían tener de cuatro a seis tubos lanza torpedos, algunas piezas de artillería sobre la cubierta y alcanzaban las mismas velocidades que los submarinos de la clase— *U*.

La Marina Británica

Para mayo de 1916 los astilleros de Gran Bretaña ya habían

demostrado su enorme capacidad de producción, y esa era una razón por la cual los británicos habían dominado los océanos y mares del mundo por cientos de años. Para el inicio del conflicto ellos habían contado con 19 dreadnoughts, 27 pre-dreadnoughts y 4 cruceros-de-batalla; tras año y medio de hostilidades ya habían comisionado 7 súper-dreadnoughts, 6 dreadnoughts y 6 cruceros-de-batalla, 19 barcos de gran calado, contra los 7 comisionados por los alemanes (1 súper-dreadnought, 4 dreadnoughts, y 2

cruceros-de-batalla). Es cierto los británicos habían sufrido algunas bajas entre sus barcos de gran calado, para ser exactos 1 dreadnought y 1 pre-dreadnought, los cuales se habían ido a pique tras chocar contra minas, el primero sufrió ese destino el 17 de octubre de 1914, al segundo le ocurrió el 06 de enero de 1916; descontando esas bajas en el bando británico, para mayo de 1916, encontramos a 7 súper-dreadnoughts, 24

dreadnoughts, 26 pre-dreadnoughts y 10 cruceros-de-batalla. Y con cada año que pasaba, la armada británica era cada vez más fuerte.

Las unidades pesadas británicas: acorazados y cruceros-de-batalla

Comencemos con los barcos más poderosos, y en el bando británico estos pertenecían a dos clases de acorazados, los que eran conocidos en su época como los súper-dreadnoughts, de las siete naves de ese tipo ya comisionados dos pertenecían a la clase— *Revenge* y cinco a la clase— *Queen Elizabeth*. Estos ganaron su adjetivo por su enorme capacidad ofensiva y su velocidad, cada barco de aquellas clases tenían en su armamento principal ocho cañones de 381mm, las piezas de artillería más grandes que se hubieran instalado hasta ese momento en cualquier barco de guerra, esas armas eran apoyadas por el fuego de catorce a dieciséis piezas de 152mm, dos cañones de 76mm y cuatro tubos lanza torpedos (los mejores acorazados alemanes que lucharían en Jutlandia solo llegarían a la lucha equipados en su armamento principal con piezas de artillería de 305mm); su blindaje máximo era de 330 milímetros (20 milímetros más delgado que los dreadnoughts alemanes de la clase— *König* y – *Kaiser*) y aunque los barcos británicos eran más pesados que los alemanes, los primeros desplazaban 28,000-toneladas, los segundos 26,000, aun así los poderosos motores de los primeros les podían impulsar hasta una velocidad de 21-nudos, y los segundos alcanzaban la impresionante marca de 24-nudos.

Luego de los súper-acorazados tenemos a las ocho clases de

dreadnoughts, siete de estas tenían a los barcos construidos específicamente para la Marina Real, mientras que la octava clase aglutinaba a los barcos inicialmente construidos para otras naciones,

pero que al inicio del conflicto habían tenido que ser requisados para luchar contra los enemigos de Gran Bretaña. Las primeras siete clases, en su orden de más modernos a antiguos eran los: - *Iron Duke*, - *King George V*, -*Orion,* - *Colossus*, - *Neptune*, - *St. Vincent* y -

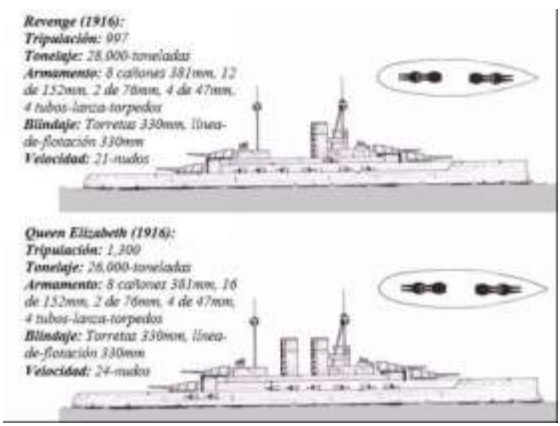
Bellerophon. A los once acorazados de las clases— *Iron Duke,* - *King George V y* - *Orion* les habían equipado con una poderosa decena de piezas de artillería de 343mm; el armamento secundario y ligero de los *Orion* y los *King George V* era el mismo, consistía en dieciséis piezas de 102mm, cuatro de 76mm y tres tubos lanza torpedos, mientras que el armamento intermedio de los *Iron Duke* era más pesado, esas naves estaban equipadas con un total de doce piezas de artillería de 152mm, un par de cañones de 76mm y cuatro tubos para lanzar torpedos. Su blindaje máximo era de 305mm y aunque eran barcos relativamente pesados, teniendo un desplazamiento entre 22,000 a 25,000-toneladas, lograban alcanzar una velocidad máxima cercana a los 21-nudos. Su velocidad era la misma que hallamos en otros dreadnoughts, pero su blindaje era un poco más delgado cuando lo comparamos con el de acorazados alemanes, sin embargo su decena de armas de 343mm hacía que estos barcos fueran oponentes muy peligrosos.

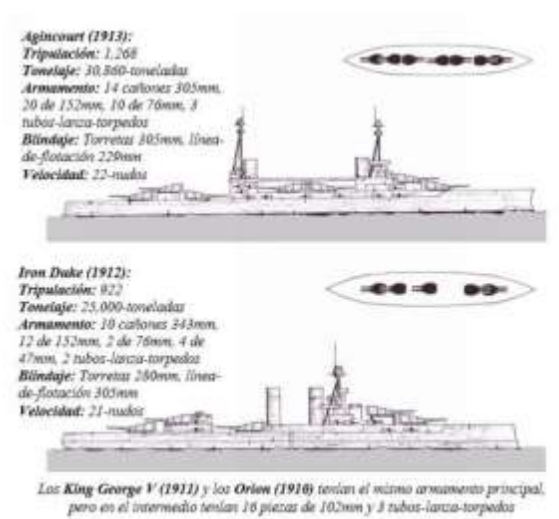
Luego tenemos a los nueve acorazados de las clases— *Colossus*, - *Neptune*, - *St. Vincent* y - *Bellerophon*. Todos ellos estaban equipados cada uno con diez piezas de artillería de 305mm como armamento principal, dieciséis armas de 102mm (veinte en la clase— *St.*

Vincent) y tres tubos lanza torpedos. Con respecto a su blindaje el *Colossus* era el mejor protegido de ellos, teniendo una coraza máxima de 280mm, mientras que en las otras naves el blindaje máximo llegaba a ser de 254mm. Estas eran naves más pequeñas, solo tenían un desplazamiento entre 19,000 y 20,000-toneladas, sin embargo su velocidad máxima era similar a los otros acorazados de la época, de unos 21-nudos.

Finalmente tenemos a los tres acorazados pertenecientes a la octava clase de dreadnoughts. Al inicio de la guerra estos barcos se encontraban a punto de salir de los astilleros británicos para ser enviados a las naciones que los habían encargado, pero el conflicto había estallado, y como los británicos necesitaban más barcos para enfrentar a la nutrida marina de guerra germana el Almirantazgo

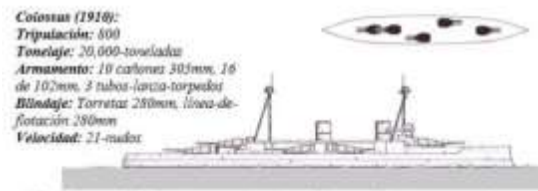
decidió requisarlos sin ninguna contemplación. Que los haya colocado en la octava y última clase no significa que fueran inferiores a los otros, de hecho, los tres barcos de éste grupo habían sido comisionados meses después que el último de los diecinueve primeros dreadnoughts británicos hubieran sido comisionado, en otras palabras, los acorazados requisados eran más modernos que los acorazados británicos originales. Estos barcos eran el *Agincourt*, *Erin* y *Canadá*. El primero originalmente para Brasil, el segundo para Turquía, y el tercero para Chile. La velocidad máxima de todos ellos era la usual de 21-nudos, aunque el blindaje del *Agincourt* era muy delgado, llegando a solo un máximo de 229mm, mientras que el de sus otros dos compañeros era de unos 300mm, sin embargo su capacidad ofensiva era similar a la de los otros dreadnoughts británicos, el *Agincourt*





tenía catorce piezas de 305mm, veinte de 152mm y diez de 76mm, con tres tubos para lanzar torpedos, de hecho, de todos los barcos que

se enfrentarían en Jutlandia era el que tenía más piezas de 305mm. Por otra parte tenemos al *Erin*, el cual estaba equipado con diez armas de 343mm, y el *Canadá*, también con otra decena de piezas de artillería de gran calibre, pero estas eran un poco más grandes, disparaban proyectiles de 356mm, ambos barcos tenían dieciséis piezas de 152mm, varias piezas ligeras y un puñado de tubos para lanzar torpedos.



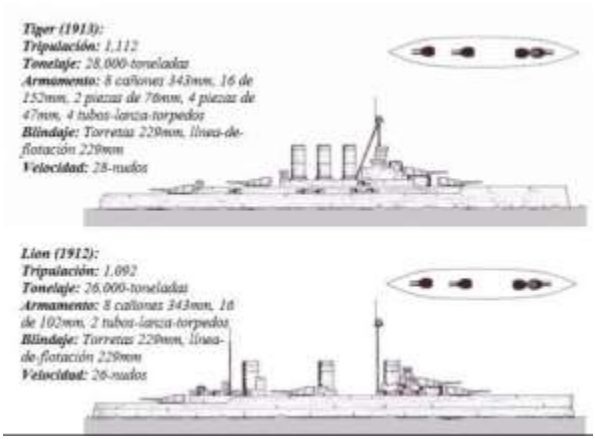
*El único barco de la clase **Neptune (1909)** era idéntico a los **Coíossus**, pero éstos últimos tenían un blindaje más grueso.*

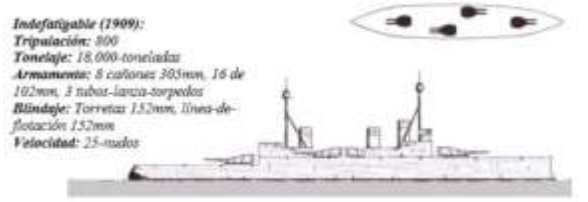
*Los **Bellerophon (1909)** eran idénticos a los **St. Vincent**, con la única diferencia que estaban equipados con 16 piezas de 102mm.*

Ahora veamos a los cruceros-de-batalla. Los británicos tenían diez, pertenecientes a cuatro clases: - *Tiger*, - *Lion*, - *Indefatigable* e - *Invencible*. El único barco de la clase— *Tiger* y los tres de la clase— *Lion* eran los más modernos. Cada uno estaba equipado con ocho grandes piezas de artillería de 343mm, como armamento secundario en el *Tiger* hallamos dieciséis piezas de 152mm, dos cañones de 76mm y cuatro tubos lanza torpedos; en los *Lion* se tenía un armamento secundario más modesto, dieciséis piezas de calibre medio de 104mm, y solo tenían cada uno dos tubos lanza torpedos. Al igual que los cruceros-de-batalla germanos estas naves tenían que ser veloces, y por esa razón se les colocó una protección modesta, su blindaje máximo era de 229mm; pero con dicha reducción en su blindaje sus motores lograban empujarles con mayor facilidad. Esos barcos desplazaban 28,000 y 26,000-toneladas respectivamente; sin embargo el *Tiger* alcanzaba una velocidad de 28-nudos, y los *Lion* llegaban a un máximo de 26. Sí, esos eran unos gatos extremadamente veloces.

Luego tenemos a los seis cruceros-de-batalla de las clases—*Indefatigable* e - *Invencible*, todos ellos pertenecían a la primera generación de cruceros-de-batalla. El armamento principal de cada uno de estos tenía ocho piezas de artillería de 305mm; en los *Indefatigable* esas piezas eran apoyadas por dieciséis armas de 102mm y tres tubos lanza torpedos, mientras que en los *Invencible* hallamos doce armas de 102mm y cinco tubos lanza torpedos. En lo que respecta a su protección estos barcos solo tenían un blindaje máximo de 152mm, era demasiado ligero, pero gracias a esa razón, pese a que los primeros desplazaban 18,000-toneladas y los segundos 17,000, su velocidad máxima en ambos era de 25-nudos.

Como una última nota de estos, es interesante observar que los cruceros-de-batalla de última generación, los *Tiger* y los *Lion*, eran casi 10,000-toneladas más pesados, pero

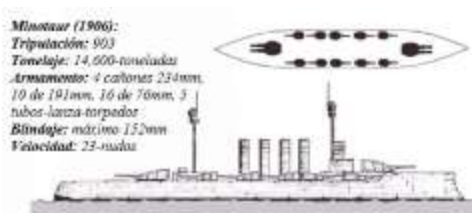




*Los cruceros de la clase **Invincible** (1907) eran idénticos a los **Indefatigable**, con la única diferencia que estaban equipados con 12 armas de 102mm y 5 tubos-lanza-torpedos.*

aun así lograban alcanzar una velocidad mucho mayor, todo gracias a que sus motores eran mucho más potentes, aquellos respectivamente generaban 85,000 y 70,000 caballos-de-fuerza, mientras que las máquinas de los *Indefatigable* e *Invencible* generaban 44,000 y 41,000 respectivamente.

Es relevante observar que en la Batalla de Jutlandia los británicos trajeron a la lucha a ocho de sus ya obsoletos cruceros-blindados, cuatro de ellos pertenecientes a la clase— *Minotaur*, los otros cuatro de la clase— *Warrior*, siendo todos ellos los representantes más modernos de aquella categoría de naves obsoletas. Los *Minotaur* estaban equipados con cuatro piezas de artillería de 234mm y diez de 191mm, más un puñado de piezas ligeras. Los *Warrior* estaban equipados con seis piezas de 234mm y cuatro de 191mm, más el respectivo puñado de piezas ligeras; las únicas excepciones a esa configuración eran el *Duke of Edinburgh* y el *Black Prince*, en esas naves se les había retirado las armas de 191mm y se las habían sustituido por diez piezas de artillería de 152mm. La velocidad máxima de esas naves, de 23-nudos, les limitaría a ser usados como escoltas de los acorazados y su blindaje llegaba a tener un grosor máximo de

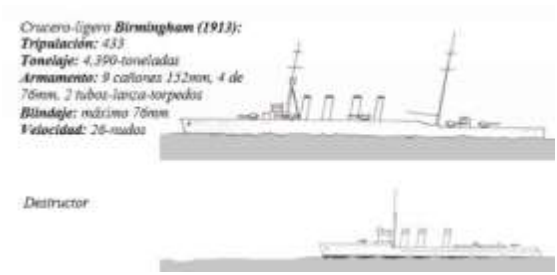


152mm. Entre los barcos de gran calado que se enfrentaron ese día esos serían los más pequeños, con un desplazamiento respectivo entre las 14,000 y 13,000-toneladas.

Las unidades ligeras de la marina de guerra británica En los cruceros-ligeros podemos distinguir a dos grandes grupos, los modernos y los obsoletos. En el primer grupo encontramos a las unidades de mayor tamaño que podían alcanzar entre 4,300 a 4,000-toneladas de desplazamiento y cuya velocidad máxima podía llegar a ser entre los 29 a los 28-nudos. A esas naves las encontramos generalmente equipadas con numerosas piezas de 152mm (algunas veces hasta nueve) o varios cañones de 102mm, además tenían de dos a cuatro tubos para lanzar torpedos y su blindaje máximo llegaba a los 76mm. Luego tenemos a los cruceros-ligeros obsoletos. Estos tenían un desplazamiento de 3,400 a 3,300-toneladas, una velocidad máxima de 25-nudos, estaban equipados con seis a diez piezas de artillería de 102mm, varios tubos lanza torpedos y un blindaje más ligero, tan ligero que podemos decir que realmente no tenían protección alguna.

Por otra parte tenemos a los destructores, a los que también podemos dividir en tres grandes grupos. En primer lugar tenemos al destructor-de-mando, barco cuyo desplazamiento se acercaba a las 1,500-toneladas, estaba equipado con cuatro a seis cañones de 102mm y un puñado de tubos para lanzar torpedos, pudiendo alcanzar una velocidad máxima entre 31 a 36-nudos. Luego están los destructores-pesados y los -

ligeros. En el primer grupo encontramos barcos de un desplazamiento cercano a las 1,000-toneladas, estarían equipados con tres cañones de 102mm y de dos a cuatro tubos para lanzar torpedos, pudiendo alcanzar una velocidad de 35-nudos; luego tenemos a los ligeros, los que tendrían un desplazamiento cercano a las 800-toneladas, se encontraban equipados con dos cañones de 102mm, dos de 76mm, y dos tubos para lanzar torpedos, y podían alcanzar una velocidad máxima de 35-nudos.

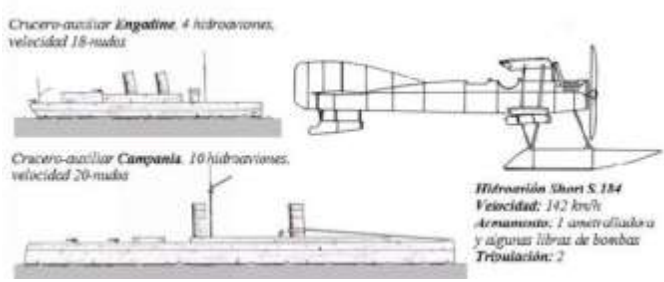


Es interesante. Pero ésta batalla también marca un momento de enorme importancia en la historia naval, todo porque la flota británica también sería acompañada por un barco auxiliar novedoso, el nodriza-de-hidroaviones. Un barco que llevaría a la lucha un complemento de aeronaves para ser usadas en misiones de reconocimiento. Esos barcos, los porta-hidroaviones, darían los primeros pasos hacia la revolución que cambiaría la manera en que las grandes flotas de guerra se enfrentarían en la Segunda Guerra Mundial, agregándole a la lucha su tercera dimensión, el combate aéreo.

A poco tiempo de iniciado el conflicto los británicos ya habían modificado a un puñado de pequeños cargueros para operar desde ellos aeronaves, y desde ellos ya se habían efectuado operaciones contra Alemania. Pero todos esos primeros porta-hidroaviones tenían un grave defecto, para poder usar a sus aeronaves tenían que detenerse por completo, usar sus grúas, y depositar en la superficie del agua a sus aviones, para que desde allí éstos despegaran. Sin lugar a

dudas todo ese procedimiento les hacía enormemente vulnerables a un ataque de submarinos. Ejemplares de esos primeros porta-hidroaviones eran el *Engadine*, el *Riviera* y el *Empress*. Pero luego apareció el barco que marcaría el camino en la dirección correcta hacia la creación del portaaviones, y ese barco era el *Campania*. Su enorme adelanto es que en su proa se había instalado una rampa de casi 60-metros de largo para el lanzamiento de aeronaves, y desde allí podían alzar el vuelo sus aviones. Con ese aditamento sus aeronaves podían despegar mientras el barco continuaba su marcha, esa característica le ayudaba enormemente a ser menos vulnerable a los ataques de submarinos, sin embargo incluso ese barco, al igual que los tres primeros, tenían un serio defecto, para recuperar a cualquier aeronave aquella tenía que aterrizar en el agua y para poder recuperarla era necesario que el barco se detuviera por completo, para luego usar sus grúas en el lento proceso de traer al avión de vuelta a bordo.

Eran limitaciones, pero esos barcos ya habían probado su utilidad y habían llegado para quedarse. La misión para los barcos-nodrizas como auxiliares de la flota era una: lanzar sus aeronaves al aire para que éstas efectuaran misiones de reconocimiento a cientos de kilómetros frente a la flota. Por esa razón el armamento de esos barcos solo consistía en un puñado de piezas de artillería ligera y algunas ametralladoras. Eran



barcos ligeros, sin blindaje, y con un escaso armamento, por ser auxiliares no necesitaban más, pero sí tenían una enorme deficiencia. Esos barcos habían sido modificaciones de antiguos mercantes ya obsoletos, en el mejor de los casos sus viejos motores de triple expansión solo podían alcanzar una velocidad entre los 18 y los 20-nudos, y en un combate que demandara una gran velocidad, esos barcos pronto serían dejados atrás por la flota. Además su capacidad de transporte de aeronaves era limitada, en el caso del trío de porta-hidroaviones sin rampa éstos solo podían transportar dentro de sus bodegas a un máximo de cuatro hidroaviones, mientras que el *Campania*, que era un poco más grande, se transportaban diez.

Armamento, blindaje y velocidad A grandes rasgos estos serían los barcos que se enfrentarían en Jutlandia, pero aún no abandonemos la descripción de los mismos, creo relevante que el lector aprecie unas realidades interesantes en las tres características que tienen todos los barcos de guerra: su armamento, blindaje y sistema de propulsión.

Características que siempre se hallan íntimamente ligadas.

Primero tenemos a la artillería, con respecto a su tamaño ésta se hallaba colocada dentro de torretas, en casamatas o en pedestales. Las piezas de artillería de gran calibre de los barcos de gran calado eran las armas más importantes, éstas se hallaban dentro de grandes y complejas torretas que rotaban para darles un amplio campo de tiro, y como estas siempre tenían que estar apuntando hacia el enemigo, la cara frontal de aquellas estaba sólidamente protegida por gruesas planchas de acero, lógicamente, a mayor tamaño del barco, mayor la protección que se tendría al frente de cada torreta.

Las grandes piezas de artillería de 381mm de un súper-dreadnought de la clase— *Queen Elizabeth* se hallaban dentro de torretas cuyas caras frontales estaban protegidas por 330mm de blindaje, mientras que las grandes armas de 305mm de un crucero-de-batalla de la clase — *Invincible* se hallaban dentro de torretas cuya cara frontal tenía un blindaje

de 178mm. A su vez cada torreta estaba instalada sobre un gigantesco cilindro conocido como la *barbeta*, cilindro también sólidamente protegido porque sobre éste no solo rotaba la torreta, pero además la conectaba con los niveles inferiores del barco donde estaban las municiones; por medio de un intrincado sistema de montacargas proyectiles y sacos de pólvora eran llevados desde los polvorines, a lo largo de la barbeta, hasta alcanzar a las piezas de artillería. En un *Queen Elizabeth* sus barbetas estaban protegidas por 254mm de acero, en un *Invencible* sus barbetas tenían 178mm.

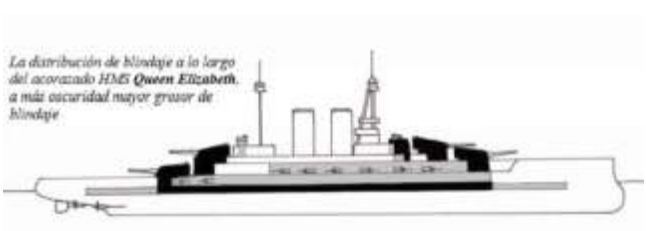
Existe una nota interesante sobre las torretas para el armamento principal: con el tiempo se descubrió que su mejor distribución era en una línea central a lo largo del barco. Un simple vistazo a los primeros dreadnoughts nos ayuda a ver que en sus primeros modelos, y en aquellos de los cruceros-de-batalla, algunas torretas del armamento principal habían sido colocadas cerca de los costados, pero tras algunos años se percataron del error, colocarlas allí ponía en serio peligro al barco: las barbetas de las torretas exteriores estaban

peligrosamente cerca de los costados y podían ser más fácilmente penetradas por proyectiles. Y esa distribución tampoco ayudaba en la concentración del fuego de las armas de grueso calibre. Pongamos como ejemplo al *Dreadnought*, su decena de armas de 305mm estaban instaladas en cinco torretas dobles, pero solo cuatro de estas podían ser disparadas contra el mismo costado al mismo tiempo, la quinta no podría ser usada porque la superestructura del barco le obstruía el paso cuando intentaba apuntarle a un blanco que se hallara en el costado opuesto. En barcos más modernos, como el *Queen Elizabeth*, las ocho grandes piezas de 381mm en sus torretas dobles sí podían ser disparadas todas hacia cualquier costado en cualquier momento, todo porque éstas se hallaban distribuidas a lo largo de su eje central.

Por otro lado tenemos a las piezas de artillería de calibre medio, en los nuevos barcos de gran calado ya no se las instalaría en torretas, ahora esas armas estarían dentro de estructuras mucho más sencillas conocidas como *casamatas*, que eran más baratas, pero que daban una protección adecuada contra el fuego enemigo. Por lo general la cara frontal de cada casamata tendría un grosor de blindaje similar al calibre del cañón que tenía en su interior, una pieza de 152mm estaría instalada dentro de una casamata con una coraza de 152mm. El único defecto de las casamatas es que en algunos casos tenían un arco de tiro limitado. Y con respecto a la artillería ligera, en los barcos de gran calado podíamos encontrar desde un par de estas hasta una decena.

Estas armas estarían montadas sobre *pedestales* que podrían tener o no una pequeña coraza, obviamente no eran estructuras cerradas, sus servidores quedarían peligrosamente expuestos al fuego enemigo.

Las piezas de artillería le daban a los grandes barcos de guerra su capacidad ofensiva, éstas tenían que ser protegidas, pero también era de suma importancia cubrir

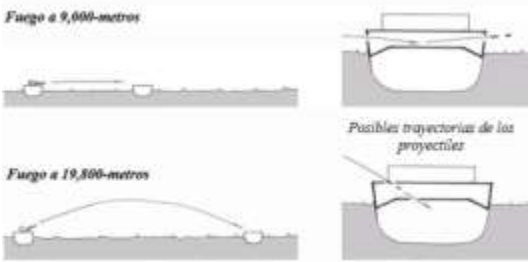


otras secciones de un barco, como la línea de flotación, las santabárbaras (repletas con municiones y pólvora), las salas de calderas y de máquinas (que le daban la movilidad) y la caseta-blindada (donde trabajaba la plana-mayor durante una batalla y desde allí estaría tomando decisiones). En un barco de guerra el blindaje

también era de suma importancia para que pudiera pelear por la mayor cantidad de tiempo posible, pero el blindaje agregaba una cantidad sustancial de peso; tenía que limitarse su cantidad y por lo tanto su distribución seguía un orden lógico. El blindaje máximo de los barcos se aplicaría a las torretas en las que encontramos al armamento principal y a la línea de flotación y a la caseta-blindada, pero a partir de estos puntos se iría reduciendo para ahorrar peso. Tomemos como ejemplo a los súper-dreadnoughts de la clase— *Queen Elizabeth*: en la línea de flotación y en la cara frontal de sus torretas el blindaje máximo llegaría a 330mm; la caseta-blindada 280mm; las barbetas 254mm; casamatas y protección arriba de la línea-de-flotación 152mm; y las cubiertas-horizontales 76mm.

Antes de dejar atrás el tópico de los blindajes quiero comentar sobre siguiente punto: ahora que el combate podía acontecer a una gran distancia fue necesario incrementar la protección horizontal de los grandes barcos. Porque ahora los proyectiles de grueso calibre al ser disparados contra un blanco distante estarían describiendo una curva parabólica. Proyectiles disparados a 9,000-metros o menos viajarían describiendo una línea casi recta con respecto al horizonte, pero cuando el blanco se hallaba a una distancia mucho mayor a los 9,000 metros acontecía el vuelo parabólico. Para ilustrarlo tomemos como ejemplo a las armas de 280mm L/45 de la marina alemana (esas fueron las armas de grueso calibre más pequeñas que los adversarios trajeron a Jutlandia). Para que uno de sus proyectiles pudiera llegar al alcance máximo de 19,800-metros el cañón tenía que ser disparado en un ángulo de 20º, así, cuando el proyectil disparado caía sobre el objetivo, lo haría en un ángulo cercano a los 20º, y allí está el meollo del asunto.

Para el momento en el cual se construyeron los primeros dreadnoughts se había asumido que la distancia máxima de combate sería de 9,000-metros. Con los proyectiles disparados viajando en una línea casi recta hacia sus objetivos, estos primero golpearían el costado de un barco, y el paso de un proyectil-perforante por la capa de blindaje



exterior le quitaría una enorme cantidad de ímpetu, en su viaje en el interior del barco se esperaba que ese mismo proyectil luego chocara contra la cubierta blindada horizontal justo sobre las salas de máquinas y los polvorines, y lo haría en un ángulo tan cercano a la horizontal que existía una buena posibilidad que simplemente rebotara contra aquella delgada capa de blindaje y finalmente estallara en algún punto del barco donde no causaría un daño crítico.

Ahora apreciemos lo que sucedía cuando el combate ocurría a una gran distancia.

Cayendo en un ángulo de 20º los proyectiles no chocarían primero contra el grueso costado de un barco, en lugar de ello primero chocarían contra la cubierta de un barco, y en los primeros modelos de dreadnoughts aquellos no tenían blindaje en su cubierta superior. Ante esa realidad en los nuevos barcos se le reforzó el blindaje horizontal: en los grandes súper-acorazados de la clase— *Queen Elizabeth* se decidió colocar blindaje en dos cubiertas horizontales sucesivas, la cubierta superior y la que se hallaba justo sobre las máquinas y los polvorines, cada una de ellas con 76mm. Parece poco, pero en conjunto les daban al barco una adecuada cantidad de protección: tras el viaje de decenas de miles de metros un proyectil-perforante perdía una cantidad sustancial de energía cinética, los 76mm de la cubierta superior y de la cubierta justo bajo ella tendrían un grosor combinado de 154mm que le otorgaban una adecuada probabilidad de detener a un pesado proyectil de la época.

Otra nota de interés: el balance que existía entre blindaje, armamento, y velocidad en los acorazados de ambos bandos. Para los británicos velocidad y potencia de fuego era la combinación triunfadora, para los alemanes era velocidad y protección. Tomemos como ejemplo a los *Kaiser* alemanes y a los *Iron Duke* británicos. Desde el punto de vista de tamaño esos barcos eran similares, con un desplazamiento cercano a las 25,000-toneladas. Ambos alcanzaban una velocidad de 21-nudos,

sin embargo en los barcos alemanes el grosor máximo de su blindaje alcanzaba los 350mm, contra los 305mm en los barcos británicos; en la batería principal de aquellas naves, aunque ambas clases contaban con diez piezas de artillería en cada barco, en los acorazados alemanes su

armamento principal solo tenía armas de 305mm, mientras que en los barcos británicos sus diez piezas de artillería eran de 343mm.

Los barcos de ambos bandos tenían la misma velocidad, con los barcos alemanes con más blindaje pero con cañones más pequeños; mientras que los barcos británicos estaban menos blindados, pero sus cañones eran más grandes.

El poder ofensivo: Artillería de grueso calibre

Es importante tener una idea más detallada sobre el poder destructivo del armamento principal de los barcos de guerra de gran calado, y de sus armas que usarían en el combate a quemarropa, sus torpedos.

En la era del dreadnought hallamos en la batería principal de cada acorazado el armamento que podían devastar a una formación enemiga en un combate a gran distancia, y es en éste caso, con la tendencia de los británicos de instalar en sus barcos piezas de artillería cada vez más pesadas les daba una ventaja. En acorazados tres de las cuatro clases de dreadnoughts alemanes, los *Konig*, *Kaiser* y *Helgoland*, estaban equipados con armas de 305mm, con los *Nassau* solo equipados con armas de 280mm, y en sus cruceros-de-batalla solo dos de sus cinco barcos estaban equipados con armas de 305mm, los restantes tres estaban equipados con armas de 280mm.

Del otro lado del cuadrilátero en las diez clases de acorazados de los británicos hallamos armas mucho más pesadas. En primer lugar estaban los *Revenge* y *Queen Elizabeth* con sus grandes armas de 381mm, les seguían los *King George V*, *Orion* y *Iron Duke* con armas de 343mm, los *Neptune*, *Colossus*, *St. Vincent*, *Bellerophon* y el mismo *Dreadnought* con armas de 305mm. Por último tenemos a los acorazados que habían sido requisados, con armas de un calibre que variaba entre los 356mm y 305mm. En sus cruceros-de-batalla cuatro de sus diez barcos tenían armas de 343mm, los otros seis tenían armas de 305mm.

Ahora bien, ¿qué implica todo esto? Consideremos los siguientes datos: **Pieza de artillería de 381mm L/42**: peso del arma: 100-

toneladas, peso del proyectil: 1,920-libras; **Pieza de artillería de 343mm L/40**: peso del arma: 76-toneladas, peso del proyectil: 1,250-libras; **Pieza de artillería de 305mm L/50**: peso del arma: 66-toneladas, peso del proyectil: 850-libras; **Pieza de artillería de 280mm L/45**: peso del arma: 39-toneladas, peso del proyectil: 666-libras.

Las naves británicas podían lanzar andanadas mucho más pesadas, y con cada proyectil que impactara podían causar más daño, pero además de esa realidad hay otro punto interesante. Gracias al mayor tamaño de los proyectiles menos cañones del más grueso de los calibres lanzarían andanadas mucho más pesadas; veamos el siguiente ejemplo, diez cañones de 343mm de un acorazado *Orion* lanzaban 12,500-libras de proyectiles en una sola andanada, mientras que ocho cañones de 381mm de un *Queen Elizabeth* lanzaban 16,000-libras de proyectiles; un incremento del 28% en peso de

proyectiles con una reducción del 20% en el número de armas de grueso calibre. Y eso no es todo, además existía una gran ventaja al instalar menos piezas de artillería en un barco: al quitar dos piezas de artillería en un acorazado *Queen Elizabeth* se obviaba la necesidad de instalarle otra torreta más su respectiva barbeta y una cantidad sustancial de otros accesorios, casi 2,000-toneladas de equipo relacionado a las dos piezas de artillería que no sería instalado, y esa omisión a su vez implicaba un aumento en el espacio interno para colocarle más maquinaria para impulsarle; así, gracias a la reducción en su peso y a las mejoras en la cantidad y calidad de los motores que hallamos en un *Queen Elizabeth* este barco podía alcanzar una velocidad de 24-nudos, mientras que la velocidad máxima de un *Orion* era de 21-nudos.

Y existía otra ventaja con las piezas de artillería de gran tamaño, y ésta se encuentra en el alcance de esas armas, como lo podemos apreciar a continuación: **Pieza de artillería de 381mm L/42**: alcance en metros: 21,960, ángulo de tiro: 20º; **Pieza de artillería de 343mm L/40**: alcance en metros: 20,790, ángulo de tiro: 20º; **Pieza de artillería de 305mm L/50**: alcance en metros: 19,000, ángulo de tiro: 15º; **Pieza de artillería de 280mm L/45**: alcance en metros: 19,800, ángulo de tiro: 20º.

La diferencia de mil a dos mil metros de alcance para la artillería

pesada en una situación de combate significaría la diferencia entre un triunfo y una derrota; el barco que pudiera disparar sus armas manteniéndose fuera del alcance del adversario lo destruiría impunemente.

Ah, pero en ésta vida nada es absolutamente positivo. Existía un defecto en las piezas de artillería del más grueso de los calibres: a mayor tamaño del proyectil, menor la cadencia de fuego. Artilleros en un barco alemán podían efectuar tres disparos por minuto, sus contrapartes británicos solo podían efectuar dos, los primeros eran 50%

más rápidos que sus adversarios, y en quince minutos habrían disparado 45 proyectiles contra los 30 británicos. Además un barco británico necesitaba de más espacio para almacenar la munición de su artillería. Cada barco británico llevaba en sus polvorines cerca de un centenar de proyectiles para cada arma de grueso calibre, y en un *Queen Elizabeth* sus 800 proyectiles tendrían un peso de 686-toneladas. Mientras que un barco alemán como el *Kaiser*, equipado con diez cañones de 305mm, podría tener en su interior cerca de un millar de proyectiles para sus armas con un peso combinado de 380-toneladas. Ese es el eterno juego del balance.

También es pertinente darle un rápido vistazo a los tipos de munición que encontramos en todos estos barcos, munición que podría ser de dos variedades: proyectiles perforantes-de-blindaje ó de alto-explosivo. Su diferencia es obvia, los primeros tendrían que penetrar las gruesas capas de blindaje de un barco, los segundos tenían que estallar tan pronto como impactaran contra un cuerpo sólido de suficiente densidad. Por esa razón tenían diferencias sustanciales, como sus espoletas, un cuerpo exterior de diferente grosor, y un interior lleno con una cantidad diferente de explosivos.

En el primer caso la espoleta del proyectil-perforante era colocada en su parte posterior, para que ésta no se dañara cuando el proyectil atravesara una pesada capa de blindaje, y luego, hallándose ya en el interior del barco en el que hubiera impactado, su 3% a 9% de explosivos (con respecto al peso total del proyectil) estallarían causando una cantidad sustancial de daño en los estrechos confines de un barco. En esa época los proyectiles-perforantes venían en dos variantes, los -perforantes y los perforantes-encapuchados (en inglés: *armor-piercing-capped*). Su gran diferencia la encontramos en la cabeza del proyectil, en las balas-encapuchadas se les había adaptado en su

nariz una cobertura metálica, ésta además de mejorar sus cualidades aerodinámicas también ayudaba a penetrar con un poco más de facilidad el blindaje de un barco. Además los proyectiles-perforantes tenían más peso en metal para ayudarles a ser mejores perforantes.

Luego tenemos al proyectil de alto-explosivo, en éste caso del 13 al 14% de su peso sería de algún material explosivo, y su espoleta estaba instalada en su nariz, de tal forma que estallaría tan pronto como chocara contra una superficie sólida. Cuando se usaba ese proyectil se esperaba que chocara contra alguna parte de un barco que estuviera débilmente protegida, como la superestructura, y cuando estallara allí sembraría la muerte y destrucción a todo su alrededor en el exterior del barco, o dentro de alguna estación poco blindada.

Los torpedos

En situaciones ideales las piezas de artillería de grueso calibre de los grandes barcos serían usadas contra otros barcos de gran calado, mientras que las armas de calibre medio y las ligeras se usarían contra cruceros-ligeros y destructores; por lo ligero de la artillería de esas naves de escaso calado no le causarían con su artillería daños sustanciales a los barcos de mayor calado, sin embargo, sí esas pequeñas naves lograban alcanzar una distancia de quemarropa podrían usar un artefacto capaz de causarle una enorme cantidad de daño a los acorazados o a los cruceros-de-batalla. Ese artefacto era el torpedo.

Durante la Guerra Ruso-Japonesa esas armas probaron su enorme valor, pese a que los modelos usados habían sido de modestas características en velocidad, alcance y carga explosiva. El torpedo promedio de esos días tenía una velocidad máxima de 25-nudos, alcanzaba una distancia de 900-metros, y tenía una carga explosiva de 100-libras.

Ya para la Primera Guerra Mundial los torpedos habían sufrido una enorme cantidad de modificaciones que les habían incrementado enormemente su capacidad ofensiva.

Los británicos contaban con el MkII de 533mm de diámetro, el que podía alcanzar una velocidad de 45-nudos, llegaban hasta una distancia de 3,900-metros, y estaba equipado con 400-libras de material explosivo; el torpedo alemán más común era el tipo-G, de 500mm, tenía una velocidad menor, de 36-nudos, un mayor alcance,

de 5,900-metros, y una carga explosiva similar, de 440-libras.

Esos son datos interesantes, pero aquellos torpedos también tenían otra característica muy interesante, esas armas habían sido diseñadas para ser usadas en modalidad de corto-, ó de largo-alcance. En los valores anteriores, cuando el torpedo británico viajaba a una velocidad de 45-nudos, y cuando el alemán viajaba a 36, tenían un alcance de 3,900 y 5,900-metros. Esa era la modalidad de corto-alcance. Pero se les podía ajustar para que viajaran por mucho más tiempo a expensas de su velocidad; en ambos casos se les podía ajustar para que viajaran a 28-nudos, que les daría un alcance máximo realmente impresionante: el torpedo británico llegaría hasta 9,650-metros, mientras que el alemán alcanzaría los 13,500. Esa versatilidad es interesante, sin embargo su mejor uso seguía siendo a quemarropa: viajando a 28-nudos el torpedo británico tardaría cerca de nueve minutos en recorrer 9,000-metros, y en esa cantidad de tiempo el blanco contra el cual hubiera sido disparado ya habría viajado por varios cientos de metros dificultando enormemente la puntería.

Uso táctico de las flotas

Hallar al enemigo

El primer paso para combatir en cualquier cuerpo de agua extenso es hallar al enemigo. En esta Primera Guerra Mundial las principales flotas de los antagonistas se hallaban en una sola sección del mapa, el Mar del Norte, pero aun cuando éste no es el cuerpo de agua más grande del planeta, era suficientemente grande para que británicos y alemanes no pudieran hallarse fácilmente, particularmente cuando la visibilidad fuera limitada. En teoría hallar a los alemanes sería relativamente fácil, aquellos estaban atados a la sección sureste del Mar del Norte, y en la época de invierno, cuando la visibilidad podía ser escasa, los alemanes tampoco podían efectuar una loca carrera hacia el Atlántico, porque más allá de la misma Alemania no tenían ninguna base amiga; es cierto, los británicos no podían efectuar un bloqueo-cerrado ante el Estuario de Heligoland, los campos minados y los torpedos de las unidades ligeras alemanas podían causarle a cualquier flota una enorme cantidad de daño. Para ellos la mejor opción era mantener algunos grupos de naves en la zona estableciendo un patrón de patrullaje, mientras que mucho más al norte sus grandes barcos con sus legiones de escoltas se hallarían en la sección central, listos para lanzarse a la lucha tan pronto como llegara el momento oportuno.

Pero más allá del servicio de las unidades que estaban efectuando misiones de patrullaje, los británicos contaban con un enorme as estratégico bajo la maga, el valiosísimo servicio de la Habitación #40, donde se descifraban cientos de mensajes interceptados, y con la valiosa información recopilada se lograba dilucidar cuando distintos escuadrones alemanes saldrían de sus puertos. Pero he de aclararlo, el trabajo de inteligencia de aquella unidad no era perfecto, y de hecho algunas veces la información tenía serías lagunas. Aun cuando era muy eficaz determinando cuando escuadrones enemigos saldrían de sus bases, entre otros los británicos conocían la designación en clave para el Grupo de Reconocimiento y para la Flota de Alta Mar, sin embargo en los mensajes descifrados no se lograba determinar el destino final de los escuadrones enemigos que estarían salido de sus puertos, y solo se tendría una vaga idea de la cantidad y el tipo de barcos que participarían en la acción. Es más, éste servicio de inteligencia tenía una enorme limitante que provocaba que solo pudiera tener utilidad estratégica. Como se dice hoy en día, la información no era distribuida en tiempo real: desde el momento en que un mensaje era interceptado, decodificado, entregado al

Almirantazgo, tomada una decisión por parte de los almirantes en jefe, y enviada al vicealmirante Jellicoe (comandante en jefe de la Gran Flota), pasaría un mínimo de dos horas. Y dos horas en una batalla que ya está en curso pueden ser toda una eternidad. En esa cantidad de tiempo muchas cosas ya habrían cambiado.

Con esa enorme limitante, a nivel táctico la información de ese servicio de inteligencia era de escaso valor, pero he de recalcarlo, a nivel estratégico el servicio prestado por los decodificadores era importantísimo. Sí el mensaje era descifrado con suficiente antelación se sabría cuando los alemanes estarían saliendo de sus bases, un plan de batalla sería fraguado por el Almirantazgo, y eventualmente la Gran Flota partiría a interceptar y enfrentar al enemigo.

Definitivamente el trabajo de los decodificadores era de enorme importancia. Los operadores de radio alemanes también captaban las transmisiones británicas, pero nunca lograron descifrar el contenido de los mismos; sin embargo todos ellos sí podían usar sus radios para hallar barcos en alta mar. Sí una nave se dedicaba a transmitir señales inalámbricas varias estaciones que captaran las señales podrían usar el método de triangulación para hallar fácilmente la ubicación general de la nave transmisora.

Pero a su vez no sería tan fácil determinar de quien se trataba y cuales eran sus intenciones sí los mensajes eran enviados codificados, además, sí la transmisión se interrumpía, y no se volvía a repetir, los operadores de radio en las estaciones receptoras no podrían seguir el progreso de esa nave-no-identificada. Aún así la triangulación era otro elemento para la toma de decisiones de un comandante.

Por lo tanto en la Primera Guerra Mundial existían distintas formas para saber cuando el enemigo ya habría salido de su puerto: 1. Que fuera hallado por alguna unidad de reconocimiento; 2. Por la intercepción y decodificación de mensajes usando el servicio de la Habitación #40 -solo los británicos-y 3. Por medio de la triangulación.

Elaboremos un poco más en la primera opción. Para 1916 ambos bandos ya tenían un número sustancial de submarinos, y como estos podían permanecer bajo la superficie podían establecer un perímetro de vigilancia cerca de una base enemiga sin ser fácilmente detectados. Allí esperarían hasta aquel momento en el cual barcos enemigos estuvieran saliendo a alta mar, y tan pronto como fuera posible esa información sería transmitida. Pero los submarinos no solo efectuarían

una vigilancia pasiva, sí la oportunidad se presentaba usarían sus torpedos para hundir a algún objetivo de importancia que llegara a colocarse ante su camino. Pero eran embarcaciones muy lentas; el submarino promedio solo podía alcanzar una escasa velocidad máxima de nueve-nudos, mientras que el acorazado promedio podía llegar hasta los dieciocho con facilidad, y sí los acorazados y sus escoltas se movían a alta velocidad pronto se alejarían de la zona y desaparecerían en el horizonte. Sin poder seguir al enemigo la utilidad del submarino como elemento de inteligencia se reducía enormemente. Además la transmisión generalmente era primero captada por los

escuchas en tierra, pasaba por los cuarteles generales del alto mando, y luego de ser procesada, era enviada al comandante de una flota.

Para ésta época ya existía otro nuevo elemento de reconocimiento: las aeronaves, las que ya para 1916 podían operar como auxiliares acompañando a una flota en alta mar.

Las aeronaves podían ser zeppelines ó hidroaviones, los primeros usados exclusivamente por los alemanes, los segundos solo usados por los británicos quienes tenían barcos porta-hidroaviones. Pero todas esas aeronaves eran primitivas y tenían serias limitaciones. Aun cuando los zeppelines podían alcanzar la costa este de Inglaterra esas frágiles máquinas que podían ser derribadas con relativa facilidad por aviones de combate o por las inclemencias del tiempo, sin embargo tenían un radio de acción de largo-alcance pudiendo acompañar a la flota. Mientras que gracias a sus barcos-nodrizas los británicos podían colocar hidroaviones sobre la flota, pero estos solo tenían un radio de acción de corto-alcance y tras unas cuantas horas en el aire tenía que retornar a sus barcos.

Un zeppelín podía permanecer en el aire por treinta horas, y volando a una velocidad de 75 kilómetros por hora podían permanecer fácilmente con la flota. Por otra parte tenemos a los hidroaviones británicos, el Short-184 era para 1916 la modelo más usual en su inventario, estos eran aparatos voladores mucho más veloces llegando a alcanzar una velocidad de más de 120 kilómetros por hora, pero aun cuando eran más veloces su alcance se limitaba a poco más de cuatro horas de vuelo, por esa razón tenían que ser transportados en nodrizas. El porta-hidroaviones acompañaría a la flota y tan pronto como fuera detectada la presencia de una agrupación de barcos enemigos, o se sospechara que estos estuvieran en la zona, se lanzarían los aviones al aire. Y para esos días ya la participación de las aeronaves no se limitaba a operaciones de reconocimiento pasivas,

tanto los zeppelines como los hidroaviones estaban equipados con ametralladoras y sus tripulaciones las usarían para derribar a cualquier otra máquina aérea que el enemigo hubiera colocado en la zona. Un zeppelín estaban equipado con varias ametralladoras, un Short-184 solo tenía una, y con esas armas se lanzarían a la lucha.

Y las aeronaves ya eran altamente apreciadas por los comandantes de la época, quienes veían en ellas un enorme potencial como fuente de información táctica. La información provista por la Habitación #40 y las tripulaciones de los sumergibles era de carácter estratégica, aquellos daban la señal de alarma, pero su información tenía que seguir un tortuoso camino a lo largo de la cadena de mando antes de arribar a las manos de los comandantes de cada flota, y arribaría con varias horas de retraso. Con esos elementos de información no podrían seguirse con facilidad los movimientos de una flota enemiga. Es en ese contexto que las aeronaves llenaban un vacío existente

entre las fuentes de información estratégica y los tradicionales elementos de reconocimiento táctico de la flota (los cruceros-de-batalla, cruceros-ligeros y destructores), a las aeronaves se les desplegaría frente a los barcos y volando varios kilómetros delante de ellos mantendrían bajo vigilancia un enorme trecho de mar antes de que las unidades de superficie entraran en contacto.

Pero como nota final las aeronaves de esos días eran increíblemente sensibles a las condiciones del clima, y tanto los zeppelines como hidroaviones solo podrían operar cuando las condiciones fueran favorables, y solo podrían estar en el aire por una cantidad de tiempo limitada. Por todas estas y aquellas razones, a nivel táctico, los comandantes de una flota confiarían más en hallar al enemigo a la antigua, esto es, que sus marineros establecieran un contacto visual con la flota contraria antes de dar paso a la batalla naval.

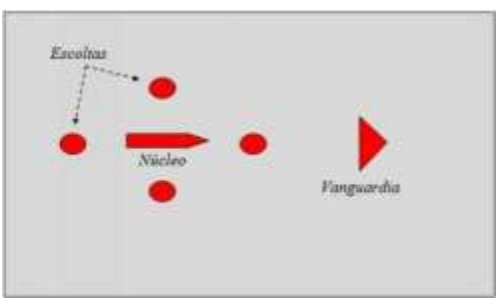
Como navegaría la flota antes del contacto

Ya para estos días se había estandarizado el despliegue de toda la flota previo a un encuentro para que ésta se hallara lista para enfrentar eventualidades. Una flota estaría dividida en dos grupos, y en su orden de importancia el principal era el *núcleo*, en el cual hallamos a los acorazados, escoltados por una verdadera legión de cruceros (tanto -

blindados como -ligeros) y destructores. Luego estaba la *vanguardia*, agrupación que navegaba frente a la flota y que contaba con los

poderosos y extremadamente veloces cruceros-de-batalla, los que también eran acompañados por escoltas de menor calado.

Primero veamos a la vanguardia y la misión que tenía que cumplir. A estos barcos los hallaríamos navegando desplegados varios kilómetros frente al núcleo y su misión era alertar al comandante-en-jefe sobre cualquier enemigo que se hallara bloqueándoles el camino. La vanguardia también se hallaría desplegada en subunidades, y dependiendo de la cantidad que tuviera la suya sería una formación triangular, con tres grupos de cruceros-ligeros y destructores constituyendo un perímetro exterior, y los cruceros-de-batalla estacionados en el centro de la formación, así esos poderosos barcos podían dirigirse a apoyar a cualquier unidad ligera que hubieran hallado al enemigo, y se encontrara en problemas. En un día ideal, despejado y asoleado, a las unidades ligeras del perímetro exterior se las colocaría a una distancia de dieciséis kilómetros de los cruceros-de-batalla, esa sería la distancia máxima para que siempre estuvieran a la vista de las unidades pesadas y al mismo tiempo todas las agrupaciones podrían mantener bajo vigilancia una cantidad sustancial del mar a su alrededor.



En teoría se esperaba que la vanguardia fuera la primera en hallar al contrincante, y se esperaba que el primer adversario al que ésta hallara fuera la vanguardia contraria, la derrotaría, y luego pasaría a buscar al núcleo enemigo, y, una vez en contacto con aquel y manteniendo una distancia prudente, la vanguardia recabaría tanta información como fuera posible para enviarla al comandante-en-jefe de la flota, quien estaría en el núcleo, y quien ahora tendría una idea más clara de la situación. Precisamente con esa información iría tomando sus decisiones, y una de las más importantes sería ordenarle a sus acorazados efectuar una compleja maniobra que le haría pasar, de columnas-de-navegación, a columna-de-batalla.

Previo a una batalla la costumbre era que los acorazados se hallaran viajando en columnas-de-navegación, cada una generalmente con 4 barcos, con cada columna navegando una a la par de la otra, y con las columnas resultantes al integrar a todos los acorazados se formaría un gigantesco rectángulo. Esas columnas-de-navegación le darían a los acorazados una gran capacidad de maniobra, pero además tenía otra gran ventaja, al tener a sus grandes barcos en un espacio relativamente pequeño las flotillas de destructores y cruceros que les acompañaban formaban a su alrededor un anillo protector que disminuía enormemente las posibilidades que un submarino les atacara.

Sin embargo esa formación tenía un serio defecto: sí el núcleo era sorprendido en columnas-de-navegación podía ser aniquilado, solo un número muy pequeño de cañones de los acorazados podrían usarse contra el enemigo, y esa era una razón fundamental por la cual las unidades de exploración tenían que estar enviando un constante flujo de información al comandante-en-jefe.

Una vez más quiero hacer énfasis en éste punto, el bando que lograra alcanzar una victoria inicial sobre la vanguardia enemiga tendría una enorme ventaja táctica, y el

comandante-en-jefe que tuviera una mejor idea de lo que estaba sucediendo a su alrededor tenía las mejores probabilidades de alcanzar una victoria.

Tácticas de combate para la flota

Asumamos que dos flotas han tenido el tiempo suficiente para cambiar su despliegue de cortas columnas-de-navegación a la larga columna-de-batalla, en la cual todos los acorazados disponibles se hallarían navegando uno tras el otro. Como lo habían hecho los barcos de velas de antaño. Con los barcos de guerra modernos esa también era la formación óptima para lanzar la mayor cantidad de proyectiles contra un enemigo. Para ilustrarlo tomemos a un barco de la clase— *Queen Elizabeth*, éste contaba con cuatro torretas de artillería para sus ocho armas de 381mm, todas instaladas a lo largo de su eje longitudinal, y de todas ellas dos torretas con cuatro armas estaban instaladas en la proa, y dos torretas estaban instaladas en la popa; por ello, directamente hacia la proa, ó directamente hacia la popa, solo podían dispararse cuatro cañones que lanzaban en cada andanada un peso de 7,680-libras proyectiles de grueso calibre, sin embargo, directamente

contra cualquiera de los costados podían usarse todas las armas de grueso calibre, y cada andanada de estas tendría un peso de 15,360-libras.

Desplegar a la flota en la columna-de-batalla era una decisión fundamental, pero no era la única que tenía que tomar un comandante. Había muchas más, pero otra decisión de gran valor era colocar a la flota en la dirección en la cual el mismo viento alejara el humo de pólvora quemada de su propia artillería y el del combustible de sus chimeneas de la línea de visión de sus artilleros, y navegar de tal forma que idealmente toda esa obstrucción a la visibilidad estaría soplando hacia el adversario, para entorpecer el trabajo de los artilleros enemigos.

Otra decisión de gran importancia era lograr una distribución adecuada de todo el fuego de los barcos. En Tsushima los adversarios se habían desplegado en las columnas-de-batalla, las que inicialmente se habían encontrado viajando paralelas. Los barcos japoneses eran marginalmente más rápidos y su comandante intentó en varias ocasiones realizar un ataque tipo-T para devastar la cabeza de la columna rusa (en esa modalidad de ataque se intenta que la columna propia pase frente a la del enemigo para concentrar todo el fuego de las armas de la flota sobre los barcos de la cabeza de la columna enemiga, los que tendrán menos armas para defenderse), no lo lograrían del todo, pero en ese contexto el almirante japonés tomó la decisión de ir concentrando el

fuego de todas sus armas de grueso y mediano-calibre de la flota contra solo uno ó dos barcos rusos a la vez. Así es como ellos fueron usando decenas de armas contra cada barco enemigo al mismo tiempo saturando con proyectiles de calibre medio y pesado aquel punto por el que viajaban los barcos enemigos con la esperanza de obtener más impactos.

Es cierto, en esa batalla numerosos proyectiles dieron en el blanco y barcos rusos se fueron a pique bajo el diluvio de proyectiles, pero existían dos inconvenientes: primero, al concentrar el fuego de una gran cantidad de armas sobre una pequeña sección de la flota enemiga daba como resultado que en poco tiempo el barco atacado quedara oculto tras una cortina de columnas de agua, las que eventualmente contribuyeron a dificultar enormemente el trabajo de los mismos artilleros japoneses quienes incurrieron en un enorme gasto de municiones; en segundo lugar al concentrar todas sus armas sobre una

ó dos naves enemigas dejaba a las restantes naves de la flota enemiga totalmente libres para que los artilleros de aquellas pudieran, con relativa tranquilidad, apuntar y responder al fuego con sus armas. Esas fueron dos grandes lecciones que no pasaron desapercibidas y en éste nuevo conflicto los adversarios realizarían una mejor distribución del fuego de la artillería disponible.

Con las flotas viajando paralelas, y con un número similar de barcos entre los adversarios, a cada nave se le asignaría un único blanco dentro de la columna contraria; pero cuando una flota contara con una superioridad numérica se ordenaría a más de un barco dispararle a un enemigo, pero siempre se intentaría que no más de dos barcos atacaran al mismo blanco, así se intentaría evitar la creación de la cortina de columnas de agua tras la cual desparecería intermitentemente el barco atacado.

Coordinar los movimientos de la flota y efectuar una adecuada distribución del fuego de los barcos, decisiones fundamentales para triunfar, esto nos lleva a cual sería la mejor ubicación para el barco del comandante-en-jefe. Durante la Guerra Ruso-Japonesa las columnas-de-batalla habían sido relativamente pequeñas, aquellas tenían cerca de una decena de barcos de gran calado; controlarlas era más sencillo y se acostumbraba que el barco-insignia del comandante viajara a la cabeza de la columna; de esa manera se cumplía con la mejor tradición de “síganme y hagan todo lo que yo haga”. Pero para la Primera Guerra Mundial las columnas-de-batalla ya podían llegar a tener hasta treinta acorazados haciendo que la formación pudiera tener hasta trece-kilómetros de largo; ante esa realidad tanto alemanes como británicos llegaron a la siguiente conclusión: el puesto ideal para el barco-insignia del comandante-en-jefe sería el centro

de la columna-de-batalla, desde allí aquel podría coordinar las acciones de la extensa formación.

Más adelante veremos las impresionantes mejoras en el equipo óptico usado para determinar distancias, además de la aparición de una primitiva computadora de tiro, y la forma en que se disparaban las piezas de artillería para tener una mejor puntería; todo ello se unía para que los artilleros lograran disparar sus armas contra objetivos que se hallaran hasta la impresionante distancia de 19,000-metros, y que a esa enorme distancia lograran una cantidad de impactos relativamente alta. A esa distancia comenzaría la acción. Poco a poco se obtendrían impactos, y el bando que estuviera sufriendo más daño

iría perdiendo su cohesión. Entonces el comandante quien estaba ganando una ventaja comenzaría a cerrar la distancia, pero aun cuando sus acorazados estuvieran debilitando al enemigo el comandante no se acercaría despreocupadamente y siempre mantendría una distancia prudente, porque los acorazados y las unidades ligeras del enemigo estaban equipadas con torpedos, y sí la distancia entre ellos se reducía hasta un puñado de miles de metros los usarían. En la doctrina ya acuñada para esos días los barcos de gran calado, tanto alemanes como británicos, intentarían permanecer a una distancia entre los 12,600 a 13,500-metros del enemigo.

Para el momento en el cual el bando contrario estuviera sufriendo daños sustanciales los grandes barcos permanecerían a cierta distancia, pero no sería el caso de las unidades ligeras. En los minutos iniciales de la acción los cruceros-ligeros y destructores habrían permanecido a una distancia prudente del duelo de artillería. A los barcos ligeros se les habría desplegado al frente, sobre el costado exterior de la columna-de-batalla y en su retaguardia, y allí esperarían hasta recibir la orden de unirse al combate. Una orden que llegaría cuando el bando contrario ya hubiera experimentado tal cantidad de daño, que ya hallaría expuesto a un ataque con torpedos.

Entonces las unidades ligeras se lanzarían a toda velocidad a cerrar la distancia y cuando llegaran a estar de 2,700 a 3,600-metros del enemigo le lanzarían un enjambre de letales torpedos para asestar el golpe de gracia. Esto no implica que los torpedos no pudieran ser lanzados desde una distancia mayor (algunos modelos podían tener un alcance de hasta 13,000-metros), sin embargo, a mayor distancia, menor la posibilidad de dar en el blanco. Aun así algunas veces se les usaría en la modalidad de largo-alcance como una distracción. Tan pronto como se detectara la presencia de los torpedos en el agua los acorazados atacados efectuarían maniobras evasivas; un enjambre de esas armas en el agua podía sembrar la confusión en una columna-de-batalla disminuyendo su capacidad de combate.

Los alemanes tenían una gran confianza en sus torpedos y usarían una gran cantidad de estos en combate, a sus comandantes se les había instruido en utilizar agresivamente esas armas en operaciones diurnas y nocturnas, incluso se les había entrenado a lanzar minas agresivamente en operaciones nocturnas; sus unidades ligeras siempre lanzarían estos artefactos en el camino de la flota contraria emulando los exitosos ataques nocturnos japoneses en Tsushima. Por su parte los británicos no le tenían tanto afecto a esas armas, por lo general sus

destructores y cruceros-ligeros no serían usados tan agresivamente, sin embargo sí se les usaría para interceptar a las unidades ligeras alemanas para detenerlas antes de que éstas lograran efectuar sus ataques.

Conscientes del peligro ambos bandos habían diseñado maniobras necesarias para disminuir las probabilidades de que alguno de sus valiosos acorazados pudiera ser alcanzado por esos proyectiles submarinos: tan pronto como se detectara la estela de un torpedo los capitanes de los grandes barcos atacados tenían que efectuar maniobras evasivas, y una muy aceptada era efectuar un viraje hasta que la popa estuviera ante el torpedo detectado, de esa manera el acorazado se hallaría alejándose a toda velocidad del peligroso proyectil y al abrir distancia se esperaba que el torpedo alcanzara al límite de su alcance antes de haber chocado contra la nave. Además, al estar alejándose del torpedo el barco estaría ofreciendo como único blanco su popa, reduciendo enormemente la superficie bajo ataque (un acorazado de la clase— *Queen Elizabeth* tenía un ancho de 28-metros y un largo de 197, al ofrecer la popa el blanco se reducía a un séptimo de su tamaño).

Es importante observar que los británicos estaban conscientes del extenso uso que harían los alemanes de torpedos y minas, por ello, cuando sospecharan que se encontraban navegando en aguas por las que estarían rondando las unidades ligeras enemigas procederían con mucha cautela. No se dejarían atrapar tan fácilmente en un ataque furtivo. Pero de estar obligados a navegar en aguas infestadas de naves ligeras enemigas, tanto alemanes como británicos colocarían a sus flotillas de destructores alrededor de sus grandes barcos, teniendo como misión no solo interceptar a los barcos enemigos que pudieran aparecer súbitamente en su camino, pero además sus unidades ligeras serían una muralla de acero alrededor de los grandes barcos de guerra. Esa era una misión de sacrificio, todo por una simple razón: siempre es más rentable perder a un pequeño destructor que perder a un enorme acorazado.

Cada barco en el duelo de artillería

En una batalla entre flotas las maniobras en conjunto le daban a un comandante una mejor oportunidad de triunfar, como navegar en columna-de-batalla ó lanzar a sus unidades ligeras a efectuar ataques con torpedos, pero en el duelo de artillería cada barco tenía que efectuar un fuego independiente al de sus compañeros. Es el momento

de ver como se efectuaría ese combate de largo-alcance.

Para cada gran pieza de artillería en los grandes barcos hallamos a un solo hombre como responsable de apuntarla y dispararla. Cuando era un combate a quemarropa el artillero prácticamente solo tenía que apuntar el arma hacia el enemigo para dar en el blanco, sin embargo ya para principios del siglo XX se había determinado que a más de 2,700-metros se tenían que tomar en cuenta una cantidad sustancial de variables que afectarían su puntería (y como hemos visto, los acorazados raras veces combatirían a menos de 12,600-metros del enemigo). Esas variables serían:

1. Conocer con certeza la distancia a la que estaba el objetivo; 2. Conocer la dirección en la que viaja el objetivo y donde se hallaría éste después de que pasara el "tiempo-muerto" (el tiempo que transcurre desde el momento en que se calcula la distancia hasta el enemigo, hasta que el proyectil disparado cayera sobre el objetivo o cerca de él); 3. Conocer exactamente las características de cada pieza de artillería (un punto fundamental sería conocer el desgaste interno del barril de cada arma); 4. Conocer los factores externos que influenciarían el vuelo del proyectil (velocidad y dirección del viento, la temperatura, la humedad, etc.).

Como vimos en el libro *Combate-Naval 3*, desde mediados del siglo XIX, hasta principios del XX, ninguno de esos factores había sido estudiado detenidamente, en esa época simplemente se esperaba que las batallas fueran peleadas a distancias mucho menores, pero ya para principios del siglo XX se habían iniciado los experimentos para producir un sistema de control de tiro para ayudar a los artilleros cuando estos disparaban sus armas contra objetivos distantes. Y ya en ese momento se había alcanzado un consenso, existían cinco puntos básicos para poder dar en el blanco en un combate a distancia: 1. Conocer los factores de balística interna para cada pieza de artillería a ser disparada; 2. Conocer los factores externos que afectarían cada disparo; 3.

Determinar la distancia y la dirección en la que se estaba moviendo el objetivo para poder predecir donde se hallaría cuando finalizara el tiempo-muerto; 4. Tomar los factores del 1. al 3. y usarlos para calcular la elevación y la dirección en la que tenía que

ser colocada cada pieza antes de ser disparada; 5. Tras cada disparo ver donde caía el proyectil para efectuar las correcciones necesarias.

Por su importancia es necesario explicar que es el *tiempo-muerto*. Para poder ilustrarlo veamos todo lo que ocurre, desde el momento que se determina la distancia hacia un objetivo usando un telémetro, hasta que el proyectil disparado ha caído en al agua o en el objetivo; en éste caso consideremos que una pieza de artillería de 305mm Mk X del acorazado *Dreadnought* ha de ser disparada contra un barco que se encuentra a 18,000-metros. Vamos paso por paso. Un telémetro es usado para determinar la distancia a la que se encuentra el barco enemigo; cuando el oficial que maneja ese aparato obtiene la distancia correcta ese es el segundo-cero, y desde ese momento el reloj comienza a correr. El oficial de artillería quien ha tomado la distancia se hallaría en una estación lejos de los artilleros (por ejemplo podría estar en la caseta-blindada), por lo tanto aquel ha de transmitir esa información hasta aquellos hombres; imaginemos que ese dato tarda 05 segundos en llegar hasta los oídos de un artillero; ahora hemos de sumar a ese tiempo lo que tardaría aquel hombre en manejar las manivelas con las que corregirá el ángulo de elevación y la dirección en la que ha de ser apuntada su arma.

Asumamos que transcurren 45 segundos antes de disparar su arma, entonces desde el momento en el cual el oficial de artillería determina la distancia a la que se encuentran el blanco, hasta que el artillero dispara su arma, pasarían 50 segundos; a estos agreguémosles el tiempo que tardaría un proyectil de 305mm en viajar 18,000-metros.

Al ser disparada el arma el proyectil salía del barril a una velocidad de 823-metros/segundo, entonces tardaría cerca de 22 segundos en recorrer la distancia que le separa del blanco. El tiempo-muerto, desde que se toma la distancia al objetivo, hasta que el proyectil cae en o cerca del blanco, es de un minuto y 12 segundos.

Ahora bien, ¿cuál es la importancia de ese minuto con 12 segundos? Considerando que el objetivo contra el cual se ha efectuado el disparo es un acorazado de la clase—

König que está viajando a una velocidad de 20-nudos (37.04-kilómetros por hora), en aquellos 72 segundos aquel barco habría recorrido cerca de 740-metros y como el mismo tiene un largo de 175-metros implica que en ese minuto y 12 segundos el barco ya estaría a 565-metros del punto donde se hallaba inicialmente en el segundo-cero. Esa es la enorme importancia del tiempo-muerto cuando el blanco contra el cual se está disparando se encuentra en movimiento.

Por esa razón no era tan sencillo impactar a un objetivo que se hallara a una gran distancia, y era imprescindible calcular donde estaría el barco enemigo cuando terminara el tiempo-muerto.

En todo el proceso determinar la distancia exacta hasta un blanco distante era fundamental; en Tsushima la acción había sido iniciada cuando ambos bandos se hallaban a una distancia de 6,300-metros, y ellos lograron determinar con gran precisión la misma usando telémetros muy exactos, el más común entre todos los que se tenían en ambos bandos ese día fue el FA3 de la fábrica Barr & Stroud de Gran Bretaña: con una base de 1.82-metros de largo éste era un instrumento muy preciso hasta 5,400-metros. Es interesante observar que en los primeros minutos del duelo de artillería los rusos lograron una enorme precisión con su fuego, alcanzando repetidas veces a los barcos de gran calado japoneses con proyectiles de grueso calibre y causándoles una cantidad de daño, pero eventualmente la batalla fue decidida cuando los barcos japoneses cerraron la distancia e iniciaron un devastador fuego de tiro-rápido con sus piezas de artillería de calibre medio, que, pese a provocar un enorme desperdicio de munición, tuvo devastadoras consecuencias para los rusos. En Tsushima el duelo de artillería de largo-alcance no había jugado un papel decisivo.

Diez años más tarde ya existía toda una nueva generación de telémetros mucho más poderosos; la fábrica inglesa Barr & Stroud producía para sus acorazados y cruceros-de-batalla los telémetros modelo FQ2 cuya base era de 2.75-metros, y también producía los modelos FT24, los cuales tenían una base de 4.57; el primero era útil hasta una distancia de 11,250-metros, el segundo hasta 18,000. Por su parte los alemanes tenían a los telémetros producidos en la fábrica Zeiss, los que tenían una base de 2.75-metros, siendo equivalentes a los FQ2 británicos.

¿Cuántos telémetros hallaríamos en un acorazado de la época? Tomemos como ejemplo a un dreadnought alemán de la clase— *König,* en ese barco encontramos siete de estos aparatos: uno en cada caseta-blindada (en los dreadnoughts más recientes se tenían dos casetas-blindadas, una en la proa y otra en la popa, a diferencia de los modelos anteriores los cuales solo tenían una bajo el puente-de-mando), además de un telemetro en cada torreta de artillería de grueso calibre. La cantidad y la posición de los telémetros en los barcos de guerra británicos era similar, con una diferencia, en los barcos de Su Majestad hallaríamos una plataforma de observación en el mástil principal, donde usualmente se hallaría otro telémetro.

Determinar la distancia hacia el enemigo le daría una ventaja táctica a quien logrará hacerlo primero, pero siempre existía el problema del tiempo-muerto, y para poder anularlo el artillero tenían que disparar su arma hacia algún punto delante del barco al que le estaban disparando. Así compensaba la velocidad de aquel. Tanto alemanes como británicos sabían que determinar hacia donde apuntar sus armas en los momentos

iníciales del duelo de artillería era un problema difícil de solucionar. Pero para esta guerra los británicos ya tenían en sus grandes barcos a las primeras *computadoras-de-tiro*, aparatos análogos con los que se intentaría determinar el ángulo y la dirección correcta en la que tenían que apuntarse las armas de grueso calibre.

El principio con que trabajaban esas primeras computadoras era el siguiente: oficiales de artillería determinaban la distancia, dirección y velocidad en la que viajaba el objetivo y transmitían esos datos a la estación donde estaba la computadora, allí esa información era ingresada a la máquina, pero además se ingresaban en el aparato la velocidad y la dirección en la que viajaba el barco propio. Con todos esos datos se esperaba que la máquina calculara la elevación y la dirección en la cual tenían que apuntarse las armas, en teoría dándole a los artilleros la solución de tiro para que el primer disparo efectuado cayera muy cerca del blanco.

Existen buenos estudios sobre las características de esas primeras computadoras, conocidas como la -Dumaresq y la -Dreyer, estudios que podemos hallar en los libros *Big Fleet Actions* (de Eric Grove) y *Dreadnought Gunnery at the Battle of Jutland: The Question of Fire Control* (de John Brooks). Recomiendo ese material de lectura para quien desee conocer más sobre el tema, sin embargo en éste libro, me limitaré a decir que esa primera generación de computadoras-de-tiro dejó mucho que desear, y en algunos casos los oficiales de artillería británicos, luego de infructuosos ejercicios de artillería, llegaron a obviar por completo su uso. Aún así el principio con el que trabajaban estos aparatos pronto sería copiado y mejorado, y con el tiempo versiones mejoradas y realmente útiles llegaron a los grandes barcos de guerra. Lo importante es que esas primeras máquinas serían los antepasados de nuestras modernas computadoras.

Los británicos tenían computadoras-de-tiro poco confiables, y los alemanes no las tenían, siempre existirían limitaciones al efectuar los primeros disparos contra objetivos distantes, sin embargo siempre podía confiarse en el sentido común de los artilleros quienes usarían su experiencia en los constantes ejercicios de tiro para determinar el ángulo de elevación y la dirección apropiadas para efectuar su primer disparo, es más, una vez aquel primer disparo hubiera sido efectuado aquel podría ver donde caía su proyectil, para así realizar las correcciones necesarias. Poco a poco estarían acercándose más al blanco hasta que finalmente lo alcanzara.

Pero el artillero no trabajaba solo. Observar la caída de los proyectiles era de enorme importancia, por lo tanto esa tarea también era supervisada por oficiales de artillería quienes estarían en plataformas de observación ubicadas en los mástiles o en la torre de control de la artillería, estación que en muchos barcos se hallaba sobre el puente-de-mando. Todos los oficiales encargados de esa tarea reportarían lo que veían, pero quien era responsable de dar las correcciones al fuego era el director-de-tiro. Y eso no es todo, además los alemanes ya contaban con un método de integración del fuego de todas sus armas de grueso calibre que les ayudaba enormemente a afinar la puntería. Desde sus primeras andanadas ellos confiarían en el sistema de fuego *escalonado*, una modalidad en la cual tres cañones de grueso calibre de diferentes torretas (uno por torreta) serían disparados hacia el mismo objetivo al mismo tiempo. Esas armas habrían sido apuntadas de tal forma que los tres proyectiles caerían sobre una línea recta; el proyectil central en el punto medio, mientras que los proyectiles externos lo harían a una cantidad predeterminada de metros delante y detrás del proyectil central. Con tres puntos de referencia donde caían los tres proyectiles el director-de-tiro observaría la caída de aquellos y daría las correcciones necesarias para los siguientes tres disparos con otras tres piezas de artillería. Así continuaría el proceso hasta que finalmente se lograra obtener algún impacto, y en ese momento, con la distancia y dirección ya encontradas, se ordenaría que todos los cañones de grueso calibre dispararan al mismo tiempo.

Los británicos dispararían sus armas de grueso calibre de una forma similar, pero además en algunos de los barcos de éstos hallamos un sistema de integración del fuego aún más novedoso: en algunos barcos el director-de-tiro tenía en su estación un gatillo especial para disparar a todas las armas de grueso calibre. Desde 1910 ya se habían efectuado algunos ejercicios al respecto, ese año un oficial llamado Percy Scott propuso que el director-de-tiro fuera asignado a la plataforma de observación en lo alto del mástil principal del barco (estación que estaría a 20-metros de altura), desde allí tendría un

excelente campo de visión y con el equipo adecuado (un telémetro y larga-vistas) podría observar y transmitir las correcciones necesarias a sus artilleros, y cuando finalmente estos tuvieran al barco enemigo centrado dentro de sus andanadas el director-de-tiro accionaría el gatillo para disparar todas las piezas del barco al mismo tiempo.

Al hacerlo se evitaba un problema que encontramos en el sistema de tiro alemán: como en los barcos del káiser cada artillero disparaba su arma independientemente existía la posibilidad que aquel hombre cometiera algún error. El británico era un sistema novedoso, que también tenía un plan de contingencia: de quedar incapacitado el director-de-tiro los artilleros regresarían a ser responsables del disparo independiente de sus armas, recibiendo las correcciones necesarias de otros oficiales de artillería.

El de los británicos era un sistema interesante que tenía sus ventajas, sin embargo para el momento en el cual fue peleada la Batalla de Jutlandia no todos los barcos de gran calado de Su Majestad lo tenían. Además, en aquellos que sí se tenía ese método existía un error en el sistema de control británico: antes de efectuar los primeros disparos toda la información recabada (distancia, velocidad y dirección en la que viajaba el enemigo, velocidad y dirección en la que viajaba el barco propio y otros datos relevantes) era ingresada a la computadora-de-tiro, y como ese aparato tenía serios problemas de precisión causaba que los datos transmitidos a los artilleros llegaran hasta ellos con errores de precisión. En los primeros minutos del combate ese paso anularía la ventaja de tener un director-de-tiro controlando el fuego de las armas de gran calibre, pero sería un problema temporal, tan pronto como las primeras andanadas fueran disparadas el controlador-de-tiro pasaría a confiar en la manera tradicional de corregir su fuego observando la caída de los proyectiles disparados y la información ya no pasaría por la computadora-de-tiro.

En resumen: con todos los pros y contras que encontramos en la forma que usarían sus grandes armas los adversarios entraron a la batalla con procedimientos de tiro y equipos equivalentes, ellos estaban en igualdad de condiciones, con una excepción, los británicos tenían una enorme ventaja al tener a su disposición los poderosos telémetros del tipo FT24 que podían hallar la distancia correcta hasta 18,000-metros, pero esos eran aparatos escasos que solo encontramos en los siete súper-dreadnoughts de las clases—

Queen Elizabeth, en el acorazado - *Revenge*, y en el *Orion*, lo que

equivale a solo el 27% de los 30 dreadnoughts con los que ellos eventualmente llegarían a la batalla.

Los planes de batalla

Retrocedamos aproximadamente un mes, al día 25 de abril de 1916. Ese mismo día cuando los alemanes efectuaron el tercer bombardeo naval sobre el suelo inglés el káiser Guillermo II anunciaba al mundo que había ordenado detener la ofensiva submarina, la que por más de un año había estado causando una enorme cantidad de daño a las rutas comerciales marítimas que unían a Gran Bretaña y Francia con el resto del mundo.

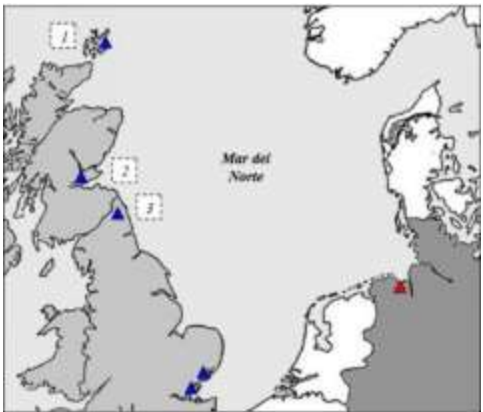
Él había sido empujado por la presión internacional a tomar esa decisión. Sus submarinos ya le habían causado una enorme cantidad de daño a sus enemigos, sin embargo en el proceso se habían hundido numerosas naves neutrales causando un serio deterioro de la imagen de Alemania ante el mundo. Las naciones no-beligerantes volcaron todos sus recursos no-militares para detener los ataques alemanes contra las rutas comerciales de los aliados, siendo de particular importancia la presión que efectuó el gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, y ante el temor que esa nación entrara en el enorme conflicto el káiser decidió detener por completo su ofensiva submarina.

La cancelación de esa campaña disminuyó enormemente la presión que se estaba ejerciendo sobre las industrias británicas y francesas, pero también tuvo el efecto de liberar a decenas de submarinos para que estos fueran usados contra los barcos de guerra británicos, y sin perder tiempo el vicealmirante Scheer ideo la manera de usarlos.

A su plan de batalla lo estudiaremos más adelante, sin embargo por ahora concentrémonos en la reacción del Almirantazgo británico al ataque que había sufrido su isla el 25 de abril. El ataque no les había tomado por sorpresa, los especialistas de la Habitación #40 ya les habían puesto en alerta de que algo iba suceder, sin embargo en esta ocasión un evento fortuito había impedido que reaccionaran a tiempo: un par de días antes los británicos habían efectuado una salida propia con la totalidad de su Gran Flota, y para el momento en el cual el Almirantazgo fue alertado del inminente ataque sus escuadrones no tuvieron el tiempo suficiente para reaprovisionarse con combustible.

Había sido un evento fortuito que les impidió actuar, sin embargo

para que no volviera a suceder se efectuó otra redistribución de los activos de la marina de guerra: desde el puerto de Rosyth enviaron al Estuario del Támesis a los siete pre-dreadnoughts del 3er Escuadrón-de-Batalla, pese a que esas naves eran obsoletas tenían suficiente poder de fuego para enfrentarse contra los cruceros-de-batalla alemanes que hasta ahora habían sido los responsables de los ataques. Se esperaba que los viejos acorazados mantuvieran al enemigo a raya y ganaran el tiempo suficiente para que los restantes barcos de la Gran Flota llegaran a la zona atacada. Además los británicos decidieron



Mayo 1916: *nuevo despliegue británico.*
1. 3 Escuadrones de acorazados, 1 de cruceros-blindados;
2. 1 Escuadrón de acorazados, 1 de cruceros-blindados;
3. 3 Escuadrones de cruceros-de-batalla.

reforzar a esos barcos con el primogénito de toda la nueva generación de acorazados, el mismo *Dreadnought*, el cual dejó Scapa Flow y pronto arribó al Estuario del Támesis.

Ahora ocho acorazados formarían una línea de defensa para la sección sureste de la costa inglesa, mientras que en Scapa Flow quedaban tres escuadrones de acorazados y un escuadrón de cruceros-blindados (el grueso de los barcos de gran calado de la flota inglesa); en Cromarty hallamos a otro escuadrón de acorazados y un escuadrón de cruceros-blindados; y en Rosyth estarían los tres escuadrones de cruceros-de-batalla. En todas esas bases hallaríamos a nutridas flotillas de naves ligeras que incluían a cruceros-ligeros, destructores, submarinos, y porta-hidroaviones, y en Harwich, en la sección sureste de Inglaterra, estaba un nutrido número de escuadrones de cruceros-ligeros, destructores y submarinos, pero sin barcos de gran calado.

Desde que Scheer había tomado el mando de la Flota de Alta Mar las operaciones ofensivas de la agrupación se habían incrementado enormemente. Los británicos habían tenido que redistribuir a su flota, pero no se limitarían a esperar pacientemente un próximo ataque. Ellos tenían que ponerle un final a las acciones alemanas, y para atraer a esa agrupación a su destrucción lanzarían sus propias ofensivas en la sección sur del Mar del Norte y se decidió atacarles las líneas de comunicación.

En la primera semana de junio dos escuadrones de sus cruceros-ligeros con dieciséis barcos partirían hacia la masa de agua de Skagerrak (el estrecho de casi 120-kilómetros

que encontramos entre Noruega y Dinamarca y por el que pasaban numerosos barcos de transporte alemanes y noruegos). Ese sería un blanco ideal para sus naves ligeras, los que iniciarían sus ataques contra los mercantes lo más al norte posible, y poco a poco irían avanzando hacia el sureste acercándose cada vez más a Dinamarca. Como apoyo directo un escuadrón-de-batalla de la Gran Flota les acompañaría a corta-distancia.

Todos ellos serían la carnada para la trampa. Y desde el momento en el cual la operación comenzara los hombres en la Habitación #40 se hallarían en sus puestos intentado determinar cual sería el momento exacto en el que los alemanes saldrían de sus puertos. Pero no sería el único elemento de alerta que usarían, para complementar el trabajo de los analistas se usarían submarinos y aviones. Cinco submarinos estarían frente al Estuario de Heligoland y en el Dogger Bank, formando un perímetro de alerta temprana que monitorearía la salida de barcos alemanes de la Bahía del Jade y la actividad de otros barcos enemigos en la parte sur del Mar del Norte; pero eso no era todo, el porta-hidroaviones *Engadine*, con una nutrida escolta de cruceros-ligeros y destructores, estaría a varios kilómetros al oeste de Dinamarca, allí lanzaría a sus tres hidroaviones a escudriñar la región. No solo buscarían a los barcos enemigos, pero también intentarían alcanzar el dominio aéreo en la zona atacando a cualquier zeppelín que hallaran. Y así, tan pronto como fuese detectada la presencia de cualquier elemento de la flota alemana, se daría la señal de alarma, y la totalidad de la Gran Flota, que estaría esperando varios kilómetros más hacia el norte, se lanzaría a interceptar al enemigo.

El plan británico no tenía nada de innovador, después de todo se usaría el viejo truco de usar a un pequeño grupo de barcos como carnada, los cuales intentarían causar la mayor cantidad de daño a un blanco desprotegido y tan pronto como se topara con un nutrido

grupo de barcos de guerra enemigos escaparían a toda velocidad hacia su propia flota, intentando atraer al adversario a su destrucción. Lo único interesante de éste plan es que se usaría un porta-hidroaviones para explorar y ganar el control de los cielos sobre la zona.

Junio 1916: *la operación inglesa: 1. Skagerrak; 2. Cattegat*

El plan británico ya había sido trazado. Pronto lo ejecutarían, pero lo interesante es que no eran los únicos que estaban buscando una pelea. Para éste momento los alemanes ya tenían su propio plan de acción y por su itinerario lo ejecutarían antes que el plan británico. Scheer había decidido atacar otra ciudad inglesa, ésta vez sería Sunderland, localidad a casi 120-kilómetros al norte de Scarborough, y al igual que en el plan británico, el alemán usaría todos los recursos a su disposición. Los cruceros-de-batalla del Grupo de Reconocimiento bombardearían la costa inglesa, mientras que la Flota de Alta Mar estaría esperándoles en el Dogger Bank, lista para interceptar a cualquier grupo de barcos enemigos que saliera a luchar.

Y los alemanes también echarían mano a sus flotillas de submarinos y a sus zeppelines, y también los usarían como un sistema de alerta temprana. Cerca de veinte submarinos se hallarían acechando las principales bases navales británicas y desde sus estaciones de patrullaje no solo serían responsables en detectar la partida del enemigo, pero también le atacarían con la esperanza de hundir a algún acorazado o crucero-de-batalla. Y eso no es todo, además usarían a todos los zeppelines disponibles para apoyar al Grupo de Reconocimiento y a la Flota de Alta Mar. Uno tras otro todos los detalles de la operación fueron aprobados y se estableció como la

fecha de ejecución el 17 de mayo de 1916, a menos de un mes desde el último bombardeo sobre el suelo inglés.

Las órdenes fueron distribuidas y los primeros elementos, los submarinos, comenzaron a salir de sus bases; pero hasta el mejor de los planes puede descarrilarse y justamente eso es lo que pasó. En el plan se contaba con que el Grupo de Reconocimiento partiera con sus cinco cruceros-de-batalla, sin embargo en la operación previa contra Inglaterra uno de esos barcos, el *Seydlitz*, había chocado contra una mina que le había causado serios daños. En las estimaciones iníciales se esperaba que ese

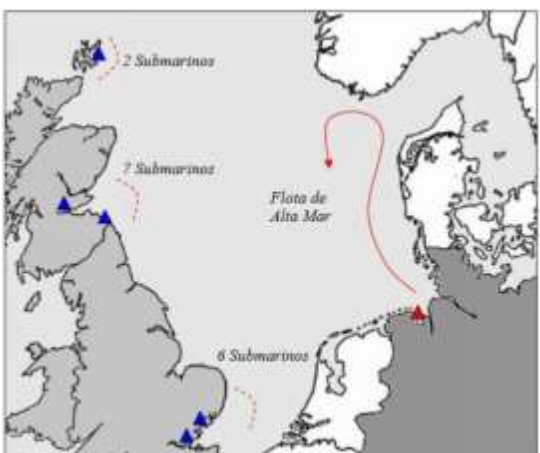
barco fuera reparado antes del 17 de mayo, sin embargo las cuadrillas de trabajo en los astilleros se toparon con numerosas complicaciones, y eventualmente le anunciaron a sus jefes que ese barco no estaría listo para zarpar hasta el 29. Eran noticias desalentadoras, pero no había otra opción, tanto Scheer como Hipper (éste oficial estaba de regreso como comandante del Grupo de Reconocimiento) estaban de acuerdo en que era mejor esperar hasta que el *Seydlitz* estuviera listo. Esperarían pero exigieron a las cuadrillas de trabajo que redoblaran sus esfuerzos.

Tenían que esperar, sin embargo el tiempo estaba marchando en su contra, días antes los submarinos ya habían partido para hallarse el día 17 en sus puestos de patrullaje; de norte a sur su despliegue era de dos submarinos frente a Scapa Flow, uno entre esa localidad y Rosyth; frente a Rosyth estaban siete, y frente a Harwich estaban otros seis. Dieciséis botes. Cuatro más arribaron equipados con minas para depositarlas frente a las salidas de las principales bases enemigas en espera de la partida de esos barcos de sus atracaderos. Era una operación prometedora, que terminó en un rotundo fracaso. Un submarino fue hundido por los defensores, otro simplemente desapareció sin dejar rastro alguno, y un tercero tuvo que regresar a su base averiado sin haber completado su misión, solo uno logró depositar su peligroso cargamento de 22 minas a cierta distancia de Scapa Flow. Pacientemente las tripulaciones de los otros sumergibles permanecieron en sus estaciones, pero conforme pasaban los días su combustible se fue agotando; inexorablemente se acercaba el 1º de junio, para la tarde de ese día los submarinistas tenían órdenes de retornar a Alemania. Sí el *Seydlitz* no era entregado a tiempo se tendría que suspender toda la operación.

El tiempo seguía corriendo. Los días pasaron, las cuadrillas de trabajo continuaron con sus tareas, y lograron concluir con su trabajo un magro día antes de su estimación previa, el crucero-de-batalla estuvo

listo para partir el día 28. La flota podía salir ese día.

Pero ocurrió otro imprevisto. Como parte de la operación se esperaba usar cinco zeppelines como exploradores aéreos de largo-alcance para que las unidades de superficie no fueran sorprendidas, sin embargo al amanecer de aquel día 28 las condiciones climáticas fueron atroces. El viento era tan fuerte que a los zeppelines ni siquiera se les podía sacar de sus hangares, y se reportaba que más allá, en el mar abierto, la neblina y las nubes bajas cubrían la zona en la que debían de operar, incluso sí lograban despegar su utilidad sería muy limitada. Scheer decidió posponer la operación por 24 horas. No tendría suerte. Al amanecer del 29 las condiciones fueron igualmente deplorables. Solo le quedaban tres días para poder llevar a cabo su ofensiva antes de que sus submarinos tuvieran que dar media-vuelta para retornar a sus bases, pero sin sus zeppelines Scheer no deseaba partir. Por segunda vez ordenó posponer la acción por 24 horas. Esperaba que el 30 de mayo fuera un día adecuado. No fue así, el



El plan para el 31 de mayo 1916: los barcos alemanes partirán hacia Noruega. Los submarinos ya están en sus puestos

clima no cooperaba. Él no partiría sin su adecuada cobertura aérea. Pero el tiempo se le estaba acabando.

En ésta vida siempre tienen que tomarse decisiones. La suya era una operación enorme y ya algunas decenas de barcos se encontraban en alta mar consumiendo recursos vitales, por lo tanto se tenía un plan de contingencia para que esos recursos no se hubieran consumido en vano. Scheer tenía un plan alternativo en el cual no se contemplaba el uso de las máquinas voladoras. Y ese mismo día 30 de mayo tomó la decisión de implementarlo. Era una versión mucho menos arriesgada

que el ataque contra Inglaterra: sus barcos partirían hacia Noruega, y en las aguas frente a esa nación neutral esperaban hallar cargueros británicos, y sí no los podía capturar, los hundiría.

Es cierto, creo que habría muy pocos cargueros de Gran Bretaña aventurándose solos por las aguas del Mar del Norte, y que los barcos mercantes noruegos que se dirigían hacia Gran Bretaña no usarían rutas tan cercanas a Alemania, sin embargo Scheer consideraba que sería una buena oportunidad para que las tripulaciones de la flota ganaran un poco más de experiencia en alta mar, y con suerte, se toparían con alguna agrupación de patrullaje británica, la atacarían y, cuando aquella emitieran la señal de alarma las unidades pesadas británicas saldrían de sus santuarios para exponerse a los submarinos y los campos minados que ya estarían esperándoles.

La decisión había sido tomada. La flota partiría, ahora tenía que alertarse a sus elementos. A las 15:40 horas del 30 de mayo se transmitió por radio un mensaje dirigido a todos los grupos pesados que participarían en la operación. El contenido del mensaje fue un par de letras y seis dígitos: “31 Gg 2490”. Casi de inmediato fue captado por las radios en las naves alemanas, incluyendo a los submarinos que se encontraban frente a la costa inglesa, y en cada barco los oficiales asignados a la tarea se dedicaron a decodificar el mensaje. Su significado era simple: “Ejecuten instrucción ultra-secreta

#2490 31”. El plan alemán modificado ya estaba en marcha y al amanecer del 31 de mayo las naves de la Flota de Alta Mar partirían de la Bahía del Jade hacia la costa Noruega.

Scheer había tomado esa decisión por carecer del apoyo de un importante elemento de exploración, lo que no sabía es que ya desde el día 17 los decodificadores en la Habitación #40 sabían que algo estaba tramando. Ya desde esa fecha los mensajes interceptados demostraban que una gran cantidad de barcos de la Flota de Alta Mar habían sido puestos en alerta máxima para partir en alguna operación en alguna fecha de ese mes, pero la pieza final del rompecabezas fue recibida cuando interceptaron el mensaje del día 30. Nuevamente aquel decía: “Ejecuten instrucción ultra-secreta #2490

31”. Las estaciones de radio británicas lo interceptaron y en la sección de inteligencia del Almirantazgo lo decodificaron; es cierto, no tenían la menor idea de cual podría ser la instrucción #2490, aún así ese mensaje había sido enviado a todas las naves de la Flota de Alta Mar, clara evidencia de su importancia. Reunir esa cantidad de barcos solo podía presagiar un ataque contra algún objetivo en Inglaterra. Y los británicos dedujeron que el último número dentro del mensaje, el 31, era su fecha de ejecución.

Así, ya decodificado, el mensaje fué enviado a los lores del Almirantazgo y sin perder un minuto aquellos ordenaron la salida de sus propias naves de guerra hacia alta mar.

A todo lo largo de la costa este de aquella isla, desde Scapa Flow hasta Harwich, los puertos ingleses fueron invadidos por una febril actividad, y a las 17:40 horas, exactamente dos horas después que el mensaje hubiera sido emitido por los alemanes, los primeros barcos británicos ya estaban partiendo de sus atracaderos hacia su cita con el destino. ¡Que ejemplo del importante trabajo que realizaban los operadores de la Habitación #40!

De la base en el extremo norte de la isla, Scapa Flow, partió Jellicoe con el grueso de la Gran Flota. Él tenía bajo su mando directo a dos escuadrones de acorazados y un escuadrón de cruceros-de-batalla, 16 acorazados y 3 cruceros-de-batalla, acompañados por 4 cruceros-blindados, 14 cruceros-ligeros y 36 destructores, un total de 73 barcos; de Cromarty estaban partiendo 27 barcos, 8 acorazados, 4 cruceros-blindados y 15

destructores; de Rosyth salieron los 6 cruceros-de-batalla bajo el mando de Beatty acompañados por 4 súper-acorazados de la clase *Queen-Elizabeth*, 12 cruceros-ligeros, 27

destructores y un porta-hidroaviones, el *Engadine* (3 hidroaviones), eran 50 barcos de todos los tipos. Para las 22:30 horas de la noche del día 30 de mayo habían zarpado de tres puertos un total de 28 dreadnoughts, 9 cruceros-de-batalla, 8 cruceros-blindados, 23

cruceros-ligeros, 74 destructores y un porta-hidroaviones. En total, 150 barcos de guerra.

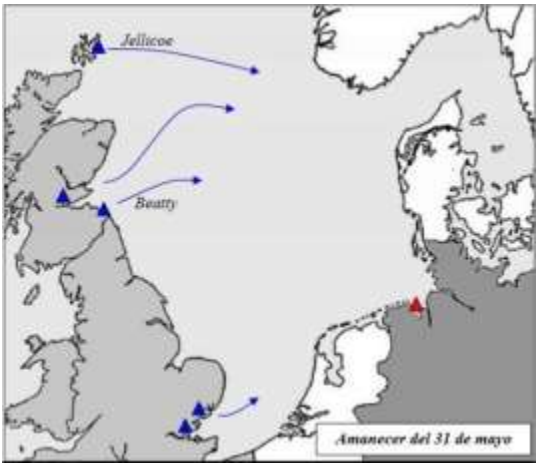
Era una flota enorme, pero antes de que continuemos con el relato quiero aclarar un par de detalles sobre su composición. El primer punto que quiero que observemos que se había efectuado una

redistribución de algunas unidades pesadas: de Rosyth se habían enviado a Scapa Flow a los tres cruceros-de-batalla del 3er Escuadrón para que estos participaran en una ronda de ejercicios de tiro de tres semanas, un hecho relevante porque había reducido a seis el número de cruceros-de-batalla que hallamos en Rosyth.

Era una importante reducción, y como los alemanes siempre llegaban a la lucha con los 5 cruceros-de-batalla de su Grupo de Reconocimiento los lores del Almirantazgo decidieron reasignar a Rosyth a los 4 súper-acorazados del 5º Escuadrón de Batalla. Era un enorme refuerzo, ¡eran súper-dreadnoughts!, los cuatro acorazados de la clase—

Queen Elizabeth eran los más modernos dentro del arsenal de Su Majestad. Como una nota extra quiero mencionar que el total teórico de un escuadrón de acorazados en la marina británica era de 8 barcos, sin embargo éste escuadrón solo tenía 4, la razón es sencilla, para alcanzar su número teórico tenían que esperar hasta que más acorazados modernos fueran comisionados, el 5º era el escuadrón más nuevo de la flota. Pero pese a que su número no era el autorizado, el arribo de los cuatro barcos de aquel escuadrón era un importantísimo refuerzo para la vanguardia de Beatty. Y he de mencionar otro dato interesante. En Scapa Flow estaba el más poderoso de los barcos-nodrizas de la marina británica, el *Campania*, el cual transportaba en sus bodegas más hidroaviones, diez de ellos, pero además podía lanzarlos al aire desde su corta cubierta de lanzamiento en su proa sin tener que detenerse. Era una nave innovadora. Pero el 30 de mayo no estaba lista para zarpar y por esa razón Jellicoe tuvo que dejarla atrás. No había tiempo que perder.

En el plan de batalla inglés a las 14:00 horas del día 31 de mayo Jellicoe y el grueso de la flota tenían que hallarse a 160-kilómetros de la costa noruega, allí se les unirían los barcos provenientes de Cromarty. En ese mismo momento, a 110-kilómetros hacia el sureste de sus coordenadas, tenía que hallarse Beatty con sus cruceros-de-batalla y con los acorazados de Rosyth. Como siempre el comandante-en-jefe de la Gran Flota no tenía la menor idea hacia donde se dirigía el enemigo, pero en teoría él había colocado a



su flota en un punto ideal desde el cual podría partir a interceptar a los alemanes tan pronto como se supiera que punto de Inglaterra estaban bombardeando. Pero por sí aquel no hallaba al enemigo tenía un plan de contingencia: sí para las 14:00 horas no habían hallado al enemigo Beatty tenía que virar hacia el norte, y viajar en esta dirección hasta establecer contacto visual con el grueso de la Gran Flota, y una vez reunidos, núcleo y vanguardia, virarían hacia el sureste y se dirigirían hacia Dinamarca.

Mientras tanto en Inglaterra, para reaccionar más rápidamente contra el ataque, se le ordenó a los 7 pre-dreadnoughts de la clase— *King Edward*, y al mismo *Dreadnought*, que levaran anclas; aquellos también dejaron sus atracaderos cerca del estuario del Támesis, y para el amanecer del 31 ya estaban patrullando la costa sureste de su isla acompañados por un escuadrón de cruceros-blindados y varias flotillas de cruceros-ligeros y destructores que habían arribado desde Harwich. Su misión: detener a los cruceros-de-batalla alemanes antes de que estos pudieran bombardear el territorio inglés, ó al menos minimizar los daños que aquellos pudieran causar. Pero toda la responsabilidad de enfrentar y destruir al grueso la armada alemana recaían en la Gran Flota, la que al amanecer del 31 de mayo de 1916 ya se encontraría a 500-kilómetros de la costa este de Inglaterra y a solo 150 de la alemana. En teoría esa tendría que ser la posición ideal para finalmente interceptar y acabar con los alemanes de una vez por todas.

Los británicos ya habían puesto en marcha su plan, lo interesante es

que todos los elementos de su Gran Flota y otras unidades ya habían salido de sus atracaderos dos

horas y media antes que los alemanes comenzaran a salir de los suyos. Clara evidencia de la realidad estratégica de contar con un buen sistema de inteligencia electrónica. Y

así, a las 01:00 horas en la madrugada del miércoles 31 de mayo, mientras decenas de barcos británicos ya se dirigían hacia un punto frente a la costa noruega, los barcos alemanes comenzaron a levar anclas, también rumbo a Noruega.

Como siempre el Grupo de Reconocimiento sería la vanguardia alemana, y esa agrupación contaba con 5 cruceros-de-batalla, 5 cruceros-ligeros y 30 destructores, 40

barcos de guerra de todos los tipos. Algunas decenas de kilómetros más al sur se hallaba el núcleo de la flota con tres escuadrones de acorazados, un escuadrón de cruceros-ligeros y cuatro flotillas de destructores, un total de 22 acorazados, 6 cruceros-ligeros y 31 destructores. De Alemania habían partido 22 acorazados, 5 cruceros-de-batalla, 11 cruceros-ligeros y 61 destructores. Un total de 99 barcos de guerra.

Pero de todos esos barcos es interesante observar que Scheer había autorizado que le acompañaran los barcos del 3er Escuadrón de Batalla, formación integrada por 6

obsoletos pre-dreadnoughts (5 - *Deutschland* y 1 - *Braunschweig*). Tengo que recalcarlo.

Eran naves obsoletas con una velocidad máxima de 18-nudos, con escaso blindaje, y escaso armamento ofensivo, no serían de gran utilidad en una batalla, sin embargo parece que Scheer no ha de haber pensado que se toparía con el enemigo ese día, y tal vez autorizó que le acompañaran para probar sí aún tenían algún valor militar. Y aún cuando su flota era acompañada por algunos barcos obsoletos, mientras sus barcos viajaban hacia Noruega un par de reportes arribaron a llenarle de confianza. De Cromarty y Rosyth los submarinos U-32 y U-66 reportaron la salida de algunos acorazados y barcos auxiliares enemigos, además operadores de radio interceptaron transmisiones que indicaban la salida de un par de acorazados enemigos de Scapa Flow. Los británicos estaban saliendo de sus santuarios, pero todo indicaba que solo estaban enviando a un puñado de barcos, probablemente a realizar misiones de patrullaje, y sus

restantes submarinos no enviaron informe alguno de actividad enemiga en sus respectivas zonas de patrullaje, además los operadores de radio no captaron más mensajes que indicaran que hubiera más barcos enemigos en alta mar.

Aquellos informes le caían de perlas al vicealmirante alemán, y sí solo una fracción de la armada enemiga se había hecho a la mar la interceptaría y la aniquilaría fácilmente.

Para Scheer eran buenas noticias y sin interrumpir su marcha sus barcos continuaron viajando hacia el norte.

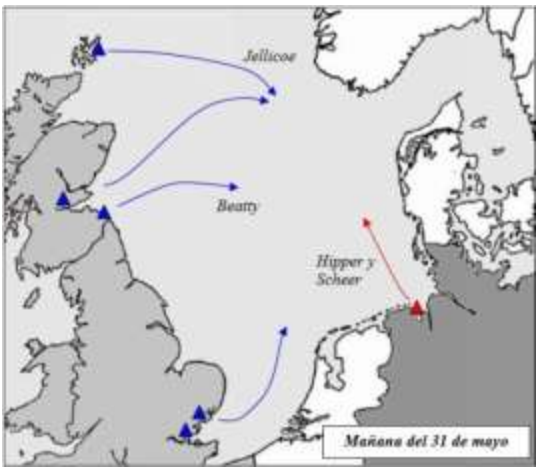
Irónicamente del otro lado del cuadrilátero los británicos también estaban subestimando la cantidad de barcos que el enemigo ya tenía en alta mar. Es interesante,

todo lo que el ser humano hace, puede, y tiene más de algún defecto ó falla, nada de lo que hacemos es infalible, y el sistema de intercepción de mensajes de los británico no era la excepción. Un simple cambio administrativo provocaría que ellos subestimaran la cantidad de barcos que habían partido de Alemania en esa madrugada.

Para tener una idea más clara del movimiento de la flota alemana el servicio de inteligencia británico había detectado al código de identificación del acorazado *Friedrich der Grosse*, el barco-insignia de la Flota de Alta Mar en el cual viajaba Scheer cuando esa gran agrupación partía de sus atracaderos, y lo realizaba de una forma muy sencilla, mientras se encontraba en su atracadero de ese barco salían constantemente órdenes para ejecutar tareas de carácter administrativas, pero para ésta operación el vicealmirante no quería ser interrumpido con ese trabajo rutinario, por lo tanto ordenó que por un corto período de tiempo todas las transmisiones para resolver esas tareas fueran recibidas en una estación en tierra, allí se tomarían decisiones y se las retransmitiría de vuelta. Esa mañana transmisiones salieron de esa estación usando el código del *Friedrich der Grosse*, por lo tanto los analistas de la Habitación #40 asumieron que el barco del comandante-en-jefe alemán aún estaba anclado, y ese reporte fue enviado esa mañana a Jellicoe: el grueso de la flota enemiga aún estaba en su base. A partir de ese momento los británicos asumieron que solo se toparían con el Grupo de Reconocimiento alemán sin apoyo alguno de los grandes acorazados.

Así es como los comandantes de ambas flotas asumieron que sus

enemigos estaban en alta mar con pequeñas agrupaciones. Lo que ellos ignoraban es que se estaban dirigiendo hacia un punto del mapa muy cercano con una gran cantidad de barcos. Las posibilidades de que se toparan en aquel día eran altas y claro está, como ya habían salido de sus puertos varias horas atrás, ya se hallaban a unas cuantas horas de hallarse muy cerca el uno del otro.



Análisis final de las flotas

Dos poderosas flotas se dirigían hacia su cita con el destino en la región conocida como el Skagerrak, su número era el siguiente, y como podemos observar rápidamente, los británicos tenían una marcada superioridad numérica en todas las categorías, menos en la de pre-dreadnoughts: Barcos: **Súper-dreadnoughts:** alemanes: 0, británicos: 6; **Dreadnoughts:** alemanes: 16, británicos: 22; **Pre-dreadnoughts:** alemanes: 6, británicos: 0; **Cruceros-de-batalla:** alemanes: 5, británicos: 9; **Cruceros-blindados:** alemanes: 0, británicos: 8; **Cruceros-ligeros:** alemanes: 11, británicos: 26; **Destructores:** alemanes: 61, británicos: 78; **Porta-hidroaviones:** alemanes: 0, británicos: 1; **Total:** alemanes: 99, británicos: 150.

En sus características los barcos de todas las categorías de ambos bandos navegaban a una velocidad muy similar entre cada categoría, pero los alemanes y británicos tenían entre sus grupos de batalla algunos barcos muy lentos que les podían causar problemas.

En el caso alemán ellos tenían a los pre-dreadnoughts, los cuales en el mejor de los casos solo lograban alcanzar una velocidad máxima de 18-nudos. En el caso de los británicos ellos solo tenían una nave relativamente lenta, y esa era el porta-hidroaviones *Engadine*.

En lo que respecta al blindaje, en la principal categoría de barcos (acorazados y cruceros-de-batalla) los barcos alemanes tenían mejor protección, de hecho sus dreadnoughts más modernos, los - *König*, tenían un blindaje más grueso que el que encontramos en los súper-dreadnoughts de las clases - *Queen Elizabeth* y - *Revenge*. Los barcos alemanes estaban mejor protegidos. Pero los británicos tenían mejor artillería. En sus acorazados y cruceros-de-batalla encontramos 272 armas de grueso calibre, en los de los alemanes solo 200, y eso no es todo, los cañones de los primeros por lo general eran de mayor calibre: los británicos tenían 48 armas de 381mm, 10 de 356mm, 110 de 343mm y 104 de 305mm; los alemanes les enfrentarían con 128 armas de 305mm y 72 de 280mm; no solo tenían menos armas de grueso calibre, además las suyas disparaban proyectiles más ligeros.

Inferioridad numérica en barcos y piezas de artillería tendría su efecto negativo en la capacidad ofensiva alemana, sin embargo estos tenían un rubro en su armamento en el cual tenían una superioridad: en sus barcos tenían 326 tubos-lanza-torpedos equipados con poderosos torpedos del tipo-G, mientras que los británicos solo tenían 260 tubos

similares equipados con torpedos del tipo MkII. Así, de lograr los alemanes de alguna

manera cerrar la distancia que les separaba de sus enemigos existía la posibilidad de que causarán una gran cantidad de daño, pero, claro está, para poder hacerlo sería imprescindible que primero las defensas de la flota británica fueran neutralizadas.

CAPITULO IV

EL DESARROLLO DE LA BATALLA

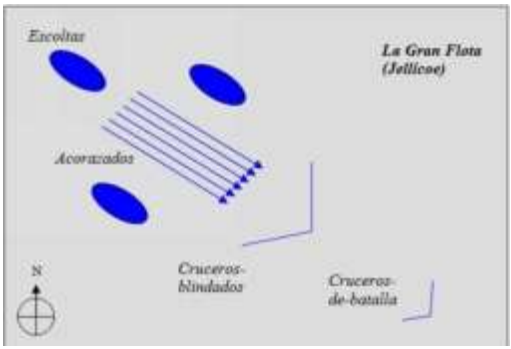
Los minutos previos al encuentro

En la oscura madrugada del día 31 de mayo ya dos flotas se dirigían hacia la costa noruega. Las horas pasaron sin ninguna novedad (los submarinos alemanes habían detectado la salida de algunos barcos, no les pudieron atacar, ni tampoco sus minas cumplieron con su cometido), y ya para el amanecer de aquel día el rey sol comenzó a elevarse sobre el lejano horizonte despejando los últimos bancos de niebla en la zona donde ambos bandos viajaban. Era un día asoleado que traía consigo una brisa moderada y un oleaje tranquilo, era un día perfecto sobre la superficie del Mar del Norte. El amanecer trajo consigo las condiciones de vuelo que Scheer tanto había esperado para que sus zeppelines le acompañaran. Las cinco aeronaves estaban esperando en Alemania. Las horas pasaron y a las 11:30 recibieron la orden de alzar el vuelo, pero para ese momento el clima en la costa alemana se había puesto en su contra, su utilidad se anuló y eventualmente no aportarían una sola pieza de información para alterar el curso de la batalla que pronto sucedería.

Media hora antes que los zeppelines recibieran la orden de partir, probablemente a trescientos kilómetros más al norte del punto donde estaba la flota alemana, hallamos a las poderosas agrupaciones británicas que habían partido de Cromarty y Scapa Flow, ahora éstas se habían unido y con ellas Jellicoe tenía bajo su mando directo a cuatro escuadrones de acorazados y numerosos escoltas: eran un total de veinticuatro dreadnoughts que avanzaban en seis columnas de cuatro barcos cada una desplegados en una gran formación rectangular que viajaba hacia el este-sur; a unos quince kilómetros frente a los acorazados estaban ocho cruceros-blindados desplegados en formación de cuña, mientras que cruceros-ligeros y destructores protegían los flancos y la retaguardia de los acorazados; cuarenta kilómetros frente a los cruceros-blindados estaban los tres cruceros-de-batalla. En conjunto esa masa de barcos se desplazaba a una velocidad de 15-nudos, así ahorrando combustible, particularmente el de los destructores.

Jellicoe podía darse el lujo de avanzar con cierta tranquilidad, los informes del Almirantazgo le indicaban que el grueso de la flota enemiga no había salido de la Bahía del Jade, y de los barcos de Beatty (su vanguardia principal), no había llegado ninguna señal de alarma. En sus barcos las tripulaciones estaban relajadas, después de todo ellos ya habían partido numerosas veces a buscar al enemigo y muy pocas veces le habían encontrado, y ese día no había ninguna

indicación que se toparían con aquellos. A las 11:00 horas todos los marineros fueron llamados a sus estaciones de batalla para efectuar un simulacro de combate, pero aquel simulacro pronto concluyó y ahora los

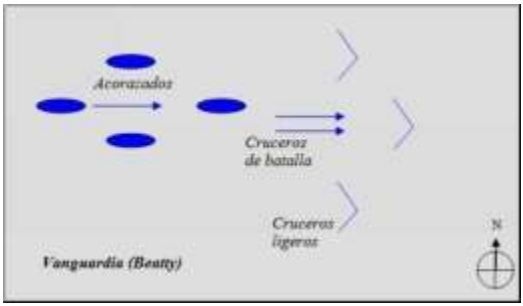


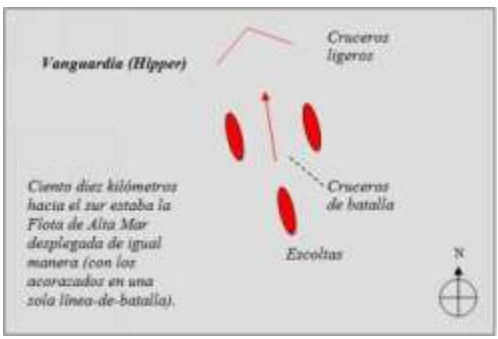
hombres que pertenecían al grupo que estaba de guardia pasó a efectuar tareas rutinarias, como pintar y limpiar las cubiertas de sus naves y mantener el horizonte bajo vigilancia. Mientras que la otra mitad de la tripulación, la cual se hallaba de descanso, o se reunió en las cubiertas y sobre los techos de las torretas para descansar bajo el sol, ó, en el caso de los oficiales, estos se reunieron en su salón de oficiales para conversar o se dirigieron a sus cabinas a descansar.

Un poco más de ciento cincuenta kilómetros hacia el sureste estaba la vanguardia de Beatty. Sus barcos desde el amanecer ya estaban desplegados. Los seis cruceros-de-batalla viajaban al frente divididos en dos columnas-de-navegación con tres barcos cada una. Directamente frente a ellos estaban tres grupos de cruceros-ligeros formando una gran cuña de patrullaje a trece kilómetros de los grandes cruceros y ocho kilómetros tras estos, y un poco al noroeste, estaban los cuatro súper-acorazados *Queen Elizabeth* viajando en una sola columna protegidos por una nutrida escolta de destructores.

Todos ellos se hallaban navegando hacia el este y al igual que las tripulaciones en las naves de Jellicoe, la actitud de todos era relajada. Las horas pasaban y en el horizonte no había una sola columna de humo que indicara la presencia de barcos a su alrededor.

Todo indicaba que éste sería otro día sin novedad alguna.





Nadie en la flota británica lo sabía, pero con cada minuto que pasaba sus enemigos estaban un poco más cerca arribando desde el sureste. Los alemanes también habían dividido a su flota en una vanguardia y en un núcleo. La primera de las agrupaciones estaba bajo el mando de Hipper, quien contaba con cinco cruceros-de-batalla todos ellos ya desplegados en una sola columna; trece kilómetros al frente de estos tenían a cuatro cruceros-ligeros desplegados en una pequeña cuña que viajaba hacia el noroeste, mientras que tres flotillas de destructores protegían los flancos y la retaguardia de los cruceros-de-batalla. A ciento diez-kilómetros hacia el sur estaba el núcleo de la flota, cuyos veintidós acorazados ya se hallaban desplegados en una larga columna-de-batalla, con los cruceros-ligeros formando una vanguardia frente a ellos y las flotillas de destructores protegiéndoles los flancos y la retaguardia.

Conforme los minutos pasaban en ambas flotas las tripulaciones se dedicaban a realizar tareas rutinarias. En el acorazado *St. Vincent* (parte del núcleo británico) los

marineros quienes estaban de guardia trabajaban en sus estaciones, ellos estaban en las salas de máquinas, operando aparatos de señales, observando el horizonte con sus prismáticos, preparando el almuerzo, limpiando las armas o simplemente pintando o limpiando algún punto del barco; al mismo tiempo sus compañeros del segundo grupo, quienes estaban fuera de servicio, descansaban. En ese preciso momento, a unos cientos de kilómetros hacia el sur un oficial de artillería alemán en un dreadnought se dirigió a su cabina donde se recostó tranquilamente a fumar un cigarro, y mientras él se entretenía haciendo círculos de humo azul con cada bocanada que exhalaba las agujas del reloj continuaban con su marcha, y así pasaba el tiempo. Para las 13:00 horas los artilleros alemanes quienes estaban de guardia recibieron la orden e iniciaron la rutinaria tarea de limpiar las piezas de artillería.

Parecía que iba a ser otro día de infructuosa búsqueda. A las 14:00 horas ni alemanes ni británicos tenían la menor idea que sus vanguardias ya estaban a solo poco más de 80-kilómetros la una de la otra; de continuar navegando en la dirección que lo hacían y a una velocidad combinada de 30-nudos (15-nudos para cada bando) en menos de una hora sus vigías verían las columnas de humo que partían de los barcos enemigos. Pero era tal la tranquilidad que se respiraba que cuando el reloj marcó las 14:00 horas a los marineros británicos fueron llamados a tomar el té.

El viento alrededor de los barcos era escaso. El mar era un gigantesco manto de aguas tranquilas sobre el cual los barcos dejaban profundos surcos de blanca espuma.

Hasta donde alcanzaba la vista desde su barco-insignia, el crucero-de-batalla *Lion*, Beatty no veía señal alguna del enemigo, en el horizonte solo se divisaba a sus propios cruceros-ligeros estacionados a una distancia de trece kilómetros, los que no daban señal alguna de haber hallado nada. Y el reloj corría, el vicealmirante tenía que seguir las órdenes de su comandante-en-jefe, a las 14:00 horas tenía que haber virado hacia el norte para unirse al núcleo. Pero dejó que sus barcos continuaran viajando hacia el este por quince minutos más. Pero ya no podía esperar más y a las 14:15 los banderines de señales de su barco le ordenaron a todos los elementos de su vanguardia efectuar el viraje hacia el norte. Sus órdenes fueron acatadas en segundos y sus barcos viraron hacia el norte. Todos menos uno. En ese preciso momento hacia el sureste, y probablemente a 60-kilómetros, estaba la columna de cruceros-de-batalla de Hipper. De haber continuado viajando en la dirección original es seguro que se habrían topado, sin embargo ahora los barcos de Beatty habían efectuado un viraje y se dirigían hacia el

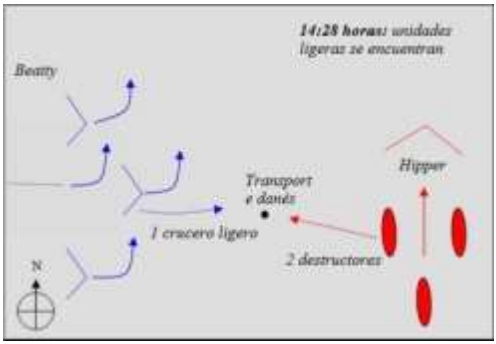
norte, y, por extraño que parezca, sin saberlo ahora los adversarios estaban navegando en un curso paralelo, con los alemanes algunas decenas de kilómetros más al sur. Lo interesante es que las unidades ligeras de ambas vanguardias en sus extremos estaban a solo unos veinticinco kilómetros unas de las otras; es cierto, aún no estaban

suficientemente cerca para detectarse, pero el destino estaba a punto de agregar su providencial granito de arena.

A las 14:15 horas, cuando se arriaron de los aparejos del *Lion* los banderines que daban la orden de efectuar el viraje hacia el norte (esa era la manera de saber que tenía que ejecutarse la orden inmediatamente), todos los barcos de la vanguardia británica obedecieron la señal, todos excepto un crucero-ligero, el *Galatea*. Este se hallaba en el costado de babor del perímetro exterior en la cuña central y tuvo dificultades para ver las señales que habían sido izadas en el barco-insignia, y sin percatarse del cambio de rumbo que había sido ordenado el pequeño crucero continuó navegando por un par de minutos más hacia el este. Y en esos escasos minutos de viaje uno de sus vigías vió hacia estribor una columna de vapor; diligentemente aquel dió el grito de alerta. De inmediato todos los binoculares en el puente se dirigieron hacia estribor, y a 14,500-metros se pudo ver la columna de blanco vapor detectada por su vigía. El contacto atrajo la atención del capitán quien decidió partir a investigar. La curiosidad en un oficial también es necesaria.

Retrocedamos el reloj un poco más de 15 minutos y dirijamos nuestra atención hacia los barcos que llegaban a la zona desde el sur. Era un día asoleado. En los cruceros-ligeros alemanes los vigías en lo alto de los mástiles podían atisbar el horizonte a su alrededor hasta una distancia de dieciséis kilómetros, y precisamente, a las 14:00 horas en el crucero-ligero *Elbing* se escuchó el grito de alarma de un vigía, quien había visto una solitaria columna de vapor. ¡Una solitaria columna de vapor que se alzaba hacia el oeste! El comandante del barco reaccionó ordenándole a dos de sus destructores que le acompañaban ir a investigar, pero con su barco continuó viajando hacia el norte siguiendo el rumbo ordenado por Hipper. Los barcos partieron y en pocos minutos los destructores interceptaron al responsable de aquella columna de vapor. Era el pequeño carguero danés, el *N.J. Fjord*, al que le ordenaron que se preparara para ser abordado (pocos minutos antes el pequeño barco se había detenido para efectuar reparaciones en sus máquinas y como un procedimiento para las tareas a realizarse había liberado el vapor que tenía en sus

calderas. La resultante columna de blanco gas fue la observada por ambos bandos). De los barcos germanos se despachó a dos pequeños lanchones para efectuar la inspección. Nunca lo harían. A medio camino de su objetivo escucharon la señal de alarma, tenían que retornar urgentemente a sus barcos. En el horizonte se alzaba una columna de negro humo. Solo podía ser un barco. Poco después junto a la columna aparecieron los mástiles de un barco que se acercaba. Era el *Galatea*. Los lanchones retornaron a sus barcos, estos tenían que huir, los destructores no eran adversarios para el crucero. Pero mucho tiempo antes de iniciar su retirada sus aparatos



inalámbricos cobraron vida y la señal de alarma fue emitida a los cuatro vientos. ¡Un barco de guerra inglés estaba en la zona!

Y en el crucero inglés también se descubrió a los alemanes. Una trompeta sonó, y a la tonada de “a sus puestos de batalla” todos los marineros corrieron a sus estaciones.

Así desaparecía para ellos la tranquilidad de la tarde. A las 14:20 horas el *Galatea* envió una señal por banderines a los restantes barcos de su grupo, los que estaban un poco lejos hacia el norte, indicándoles a aquellos que barcos enemigos estaban a la vista, pero eso no es todo, al mismo tiempo activaron su aparato inalámbrico enviándole a Beatty el siguiente mensaje: “Dos cruceros. Probablemente hostiles. Este-sureste”. El enemigo ya se alejaba a gran velocidad, pero el *Galatea* también era veloz, y viajando a 28-nudos ya había cerrado la distancia; su pieza de artillería de la torreta delantera de proa disparó y un proyectil de 152mm partió hacia los barcos alemanes. Los adversarios estaban a 10,000-metros. El reloj marcaba las 14:28 horas. La famosa Batalla de Jutlandia había comenzado.

Quiero recalcar el siguiente punto: inmediatamente después de entrar en contacto las unidades ligeras de ambos bandos habían usado sus

aparatos inalámbricos. La relevancia de ello radica en la siguiente realidad: previo a ese momento ningún barco de las flotas había usado ese equipo para transmitir, en otras palabras, las flotas viajaban en un estricto silencio-radial, y solo ahora, cuando habían hallado al enemigo, los transmisores de algunos barcos cobraron vida para enviar importantes reportes del contacto a sus comandantes; luego Beatty y Hipper retransmitirían esa información a sus respectivos superiores manteniéndoles informados de todo lo que sucedía. Todo esto demuestra la enorme importancia táctica de los aparatos inalámbricos.

Los destructores alemanes estaban en problemas y de inmediato solicitaron refuerzos. La señal de alarma había sido dada, y a las mismas 14:28 horas, cuando el primer proyectil fue disparado en su contra, a bordo de los restantes barcos del Grupo de Reconocimiento las campanas tronaron y los tambores redoblaron. Era el momento de correr a sus estaciones de batalla. Los barcos fueron arrasados por una tormenta de actividad: los marineros alemanes de todos los rangos corrieron hacia sus puestos y en sus respectivas estaciones tomaban y se apresuraban a colocarse equipo y chalecos-salvavidas; médicos y ayudantes en las estaciones de primeros auxilios y quirófanos colocaron a la mano instrumentos quirúrgicos, vendas, morfina, jeringas y camillas, todos sus instrumentos encontraron su lugar respectivo; mangueras contra incendios fueron sacadas de sus armarios y desplegadas, y los parabrisas de cristal del puente-de-mando fueron retirados y puestos a buen resguardado. Y cuando el último hombre ingresaba a su estación aquel cerraba la puerta metálica tras de sí con un estrépito y la cerraba herméticamente. Poco a poco la tormenta de actividad fue desapareciendo. Las cubiertas de los barcos alemanes pronto quedaron vacías. La inmensa mayoría de los marineros estarían encerrados en compartimientos, algunos grandes, otros pequeños, como en las torretas de la artillería principal, en los polvorines, en las salas de máquinas, en los emplazamientos de la artillería secundaria, en el puente y en la caseta-blindada. Pronto el más profundo silencio invadió a sus naves, un silencio que solo era interrumpido por el trabajo de las máquinas, el movimiento de las aspas de los ventiladores, el choque de las olas contra la proa de las naves, el chasquido de los banderines, y alguna orden transmitida maquinalmente.

Uno tras otro los barcos de Hipper reportaron que ya estaban listos para la acción.

Con todos sus barcos de gran calado ya preparados el comandante tomó la decisión de efectuar una maniobra de reconocimiento: en primer lugar ordenó un viraje inmediato hacia el noroeste, viajaría en esa dirección por varios minutos, para luego efectuar un segundo viraje, éste hacia el suroeste, algunos minutos después de ese cambio de rumbo efectuaría un tercer viraje, éste hacia el sureste, para finalmente unirse a sus destructores. Con esa serie de maniobras preservaría el orden en que viajaban sus barcos de gran calado, pero además, al viajar por varios minutos en aquellas direcciones efectuaría un amplio reconocimiento hacia el norte y hacia el oeste. Él quería recabar la mayor cantidad de información para no ser sorprendido. La velocidad de sus grandes barcos se incrementó hasta 18-nudos, pero también partieron hacia el norte a mayor velocidad varios cruceros-ligeros y numerosos destructores. Por el momento los barcos de Hipper estarían alejándose de la zona del combate.

La reacción de Beatty al informe del contacto aconteció cinco minutos más tarde. A las 14:32 horas las trompetas en sus barcos tronaron. En muchas naves el té y los bocadillos ya estaban servidos, algunos marineros ya estaban sentados aprovechando los alimentos, pero tan pronto como ellos escucharon el tronar de las trompetas algunos engulleron un último bocado antes de partir, muchos otros simplemente saltaron y salieron corriendo hacia sus estaciones. Y tan pronto como todos sus barcos reportaron estar listos Beatty ordenó que se incrementara la velocidad en la que viajaban hasta 22-nudos. Él deseaba efectuar una maniobra envolvente. Primero cambiaría de rumbo hacia el sureste, pero no viajaría directamente hacia la zona de la acción, dejando ese punto un poco hacia el este, y viajaría hacia el suroeste por varios minutos hasta dejar el punto de la acción un poco al noreste de su ubicación, y hallándose allí viraría hacia el este, de esa forma esperaba hallarse al sur de la agrupación alemana. Así le cortaría al enemigo su camino de retirada.

Pero en la premura de la situación la cadena de mando de la vanguardia cometió un error, sus órdenes no fueron transmitidas inmediatamente a los súper-acorazados que le acompañaban, y el comandante de los mismos, el vicealmirante Hugh Evan-Thomas, podía observar como los restantes barcos de la vanguardia comenzaron a virar hacia el sureste, pero no podía hacer nada, él no había recibido la orden de actuar. Impotente observó la partida de sus compañeros, hasta que finalmente la señal le fue transmitida con varios minutos de retraso, y cuando finalmente comenzó a virar con sus acorazados los cruceros-de-batalla ya estaban alejándose a gran

velocidad. Por un error en la cadena de mando se había abierto una peligrosa brecha entre los barcos de gran calado.

Beatty se percató de lo que había sucedido. Para remediar la situación podría haber ordenado que los cruceros-de-batalla disminuyeran su velocidad. Pero no dejaría que el enemigo se le escapara una vez más, y partió a gran velocidad hacia el sur. Eso no es todo, él necesitaba más información, el último mensaje enviado por el *Galatea* había sido recibido a las 14:39 horas y en aquel solo indicaba que a la distancia se podían distinguir densas columnas de humo que parecían pertenecer a siete barcos, entre los que se encontraban varios cruceros y destructores. Beatty necesitaba más información. A las 14:47 envió un mensaje al porta-hidroaviones *Engadine*: aquel tenía que lanzar al aire a un hidroavión para hallar a la agrupación enemiga. En el barco se recibió la orden, pero su aeronave tenía que ser depositada en el agua previó a que pudiera despegar.

Pasarían varios minutos antes de que esa aeronave partiera.

Ciento cinco kilómetros al norte de las vanguardias estaba Jellicoe en su barco-insignia, el dreadnought *Iron Duke*. Cuando recibió el primer mensaje del *Galatea* parecía que aquella nave solo había hallado algunas unidades ligeras. Aquel no era un blanco de importancia, por ello solo ordenó que se incrementara la velocidad en la que viajaban sus barcos hasta 17-nudos. Sin embargo, al recibir el mensaje de las 14:39 se

percató que su vanguardia podía estar enfrentándose contra los barcos de Hipper.

Beatty tenía a su disposición a seis cruceros-de-batalla y cuatro súper-acorazados, con tan poderosa agrupación la destrucción de los barcos alemanes estaba asegurada, pero tomó una medida prudente, y ordenó que la velocidad en la que viajaban sus barcos se incrementara a 19-nudos.

De haber sabido lo que nosotros sabemos habría incrementado la velocidad en la que viajaba su núcleo hasta el máximo posible. Beatty se dirigía hacia una trampa. Éste deseaba cortarle el camino de huida a la agrupación alemana con la que se había topado, y había trazado un plan para hacerlo, pero de lograr efectuar su maniobra envolvente se colocaría directamente entre Hipper y Scheer, y Scheer estaba mucho más cerca, a una distancia de ochenta kilómetros hacia el sur del punto donde estaban las vanguardias. El comandante alemán podía apoyar a su vanguardia con mucha más rapidez, y sí Scheer

lograba cerrar la distancia la destrucción de los ingleses podría ser segura. Pero al igual que el comandante británico en éste momento el alemán optó por esperar por más información, aún así le ordenó a sus barcos incrementar su velocidad hasta 16-nudos.

Antes de continuar con el relato quiero dedicarle unas cuantas líneas a lo que sucedió con el hidroavión que envió el *Engadine*. A las 15:08 horas, luego de 19 minutos de haber recibido la orden, aquel despegó, y por los siguientes treinta y nueve minutos su tripulación buscó al enemigo, pero el clima ya no era ideal, densos cúmulos de nubes obligaron al piloto a permanecer a menos de 300-metros de altura reduciendo enormemente su capacidad de patrullaje. Es cierto en ese tiempo la aeronave halló a tres cruceros-ligeros y transmitió el informe; eventualmente los aviadores podrían haberse topado con la totalidad del Grupo de Reconocimiento, sin embargo un desperfecto mecánico les obligó a efectuar un amarizaje de emergencia, e incapaces de despegar nuevamente, tendrían que esperar donde estaban hasta ser rescatados por su barco-nodriza. Así terminó la participación de la fuerza aérea naval británica en ésta batalla, porque extrañamente no se usaron los otros dos hidroaviones del barco.

Mientras tanto la acción entre las unidades ligeras se intensificaba. Inicialmente había sido un crucero-ligero británico persiguiendo a dos destructores alemanes. Poco a poco más unidades se fueron uniendo a la refriega, hasta que tres cruceros-ligeros y varios destructores del káiser se hallaron enfrentando a ocho cruceros-ligeros de Su Majestad en un duelo de artillería de larga-distancia. Aquí y allá algún barco fue

alcanzado, pero ninguno sufrió daños de importancia. Lo interesante es que ese combate se estaba desarrollando hacia el sur del grueso de sus respectivas vanguardias, y mientras tanto éstas ya se hallaban efectuando las maniobras que eventualmente les llevarían a toparse. Y sucedió.

Los barcos de Hipper se hallaban viajando hacia el noroeste para efectuar un amplio reconocimiento de la zona, cuando, a las 15:20 horas, un vigía dió la señal de alarma; entonces todos en sus barcos pudieron ver que hacia el este-sur de su posición estaba un grupo de barcos de gran calado que viajaban a gran velocidad hacia el sureste. Eran los seis cruceros-de-batalla de Beatty (los cuatros súper-acorazados estaban mucho más atrás, aproximadamente a unos

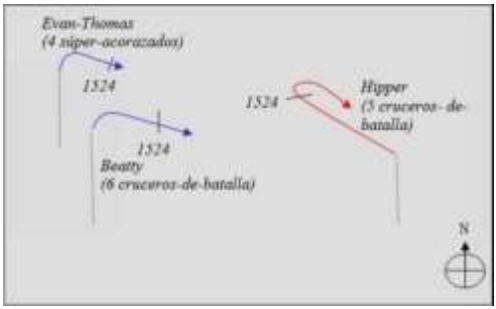
13,000-metros de los cruceros-de-batalla británicos, por el momento estaban fuera del campo visual alemán).

A Hipper se le había presentado una enorme oportunidad. Y lo sabía. De realizar las maniobras apropiadas podría llevar al enemigo a las fauces de sus dreadnoughts.

Entonces tomó una decisión: a las 15:33 horas su grupo efectuó un viraje de 180º hacia estribor. Ahora estaba viajando hacia el sureste con el enemigo acercándose por su banda de estribor, y pese a que los británicos se acercaban a una velocidad de 23-nudos ordenó mantener la suya en 18. Creo que esperaba que Beatty mantuviera o incrementara su velocidad para intentar cortarle el camino, y de hacerlo, el británico quedaría atrapado entre los barcos de Hipper y los de Scheer; los acorazados de la Flota de Alta Mar estaban a poco más de una hora de viaje hacia el sur, y cuando finalmente los hallaran ellos aniquilarían a la vanguardia británica.

Hipper había acertado sobre la reacción de su enemigo. A las 15:24 horas los vigías en los barcos de Beatty también dieron la señal de alarma, y de inmediato aquel ordenó un cambio de rumbo hacia el sureste para cerrar la distancia, y ordenó que se incrementara la velocidad.

Es interesante pero éste oficial también creía que solo enfrentaba a los cruceros-de-batalla alemanes. Los reportes de su servicio de inteligencia le indicaban que los acorazados enemigos aún estaban anclados. Así, con la seguridad que él tenía una aplastante superioridad quería cerrarle el paso a los alemanes y con los súper-acorazados que pronto se le unirían esperaba aniquilarlos, pero ahora que había hallado a los barcos de gran calado alemanes iría cerrando la distancia para enfrentarles con la artillería de grueso calibre. En éste momento la distancia entre ellos era de casi 27-kilómetros. Había que disminuirla para poder iniciar el duelo; entonces ordenó aumentar la velocidad hasta 25-nudos. En todos los cruceros la orden de su comandante

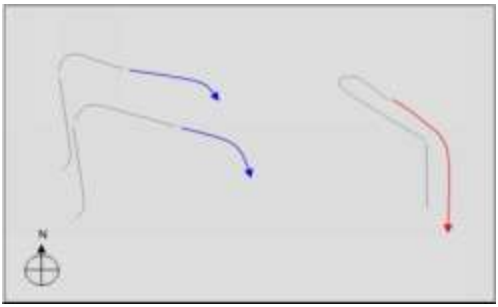


fue retransmitida a las salas de máquinas: los estibadores de carbón tenían que redoblar sus esfuerzos paleando más combustible a los voraces fuegos que ardían bajo las calderas. Por segunda vez Beatty tenía ante él al Grupo de Reconocimiento alemán, y ésta vez no le dejaría escapar como le había sucedido en la Batalla del Dogger Bank del 24 de enero de 1915. Pero también estaba consciente que la naturaleza estaba en su contra; la noche llegaría aproximadamente a las 19:30 horas, solo le quedaban cuatro horas de luz para eliminar a los alemanes.

Beatty y Hipper finalmente se habían hallado. Jellicoe y Scheer con el grueso de sus respectivas flotas estaban acercándose desde el norte y el sur. Ellos fueron recibiendo mensaje tras mensaje de los barcos que ya estaban en contacto, y los recibieron con agrado, eran una confirmación que ellos estaban enfrentándose solo contra una fracción de la flota enemiga.

Poco a poco la distancia entre las vanguardias iba reduciéndose, y mientras tanto las unidades ligeras que les acompañaban fueron tomando sus posiciones. Cruceros-ligeros y destructores pasaron a proteger el frente, la retaguardia, y el costado exterior de los grandes barcos. A las 15:40 horas Beatty le envió un mensaje a Jellicoe indicándole que estaba a punto de iniciar el duelo de artillería. Cinco minutos después ordenó que la velocidad de sus cruceros se incrementara a 26-nudos. Consigo tenía a los modelos más recientes de cruceros-de-batalla en el arsenal británico, uno de la clase— *Tiger*, tres - *Lion*, y dos - *Indefatigable.* Todos tenían una gran superioridad en poder de fuego; sus barcos estaban equipados con 32 piezas de artillería de 343mm y 16 de 305mm, los alemanes solo tenían 16 armas de 305mm y 28 de 280mm. Cuarenta y ocho cañones de grueso calibre contra cuarenta y dos. Y eso no es todo, los cañones británicos

podían lanzar

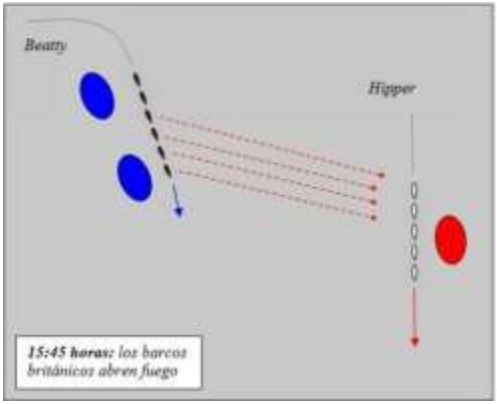


53,600-libras de proyectiles en una sola andanada, las naves alemanas solo podían disparar poco más de 32,650. Y por sí eso fuera poco, aunque aún estaban lejos, Beatty tenía el apoyo de cuatro súper-acorazados equipados con 32 piezas de 381mm que le agregarían 60,000-libras de proyectiles a cada andanada. Beatty contaba con un abrumador poder de fuego.

En la columna-de-batalla británica los seis cruceros estaban distribuidos así: el líder de la formación era el *Lion*, el barco-insignia en la cual encontramos a Beatty, éste era seguido en intervalos de 450-metros por el *Princess Royal*, *Queen Mary*, *Tiger*, *New Zeland* e *Indefatigable*. Hipper tenía a sus barcos distribuidos de la siguiente forma: el *Lützow*, era el barco-insignia e iba a la cabeza de su formación, seguido por el *Derfflinger*, *Seydlitz*, *Moltke* y *Von der Tann* (éste era el crucero-de-batalla más viejo en el arsenal alemán).

A las 15:40 horas los adversarios ya estaban a una distancia de 17,000-metros. Las piezas de artillería de 343mm de los británicos podrían haber iniciado su fuego sin que sus enemigos pudieran responderles. Era una gran ventaja táctica que en éste momento estaba siendo desperdiciada. La orden de disparar aún no había sido dada. Parece que Beatty estaba distraído enviando un mensaje urgente a Jellicoe. Pero los segundos fueron pasando y la distancia iba disminuyendo; de hecho iba disminuyendo a razón de 365 metros por minuto. En el *Lion*, el capitán de ese barco se hallaba en la plataforma de compases, estación que en ese barco se hallaba directamente sobre el puente, y desde allí aquel podía ver con gran consternación como la distancia se iba acortando. La gran ventaja táctica que les otorgaba el mayor alcance de sus armas estaba despareciendo; mientras que todas

las piezas de artillería de grueso calibre ya estaban cargadas y



apuntando en la dirección correcta para iniciar su fuego. Pero estas permanecían en silencio. Por cinco minutos más el capitán esperó a que su comandante-en-jefe diera la orden, pero aquella nunca llegaba, y no pudo esperar más: a las 15:45 cometió un acto de insubordinación: él dió la orden de disparar. Las armas de su barco tronaron. En ese preciso momento Beatty se le unía en la plataforma de compases; poco a poco los restantes cruceros comenzaron a disparar. La batalla entre las vanguardias empezaba.

La distancia entre ellas ya era de 15,000-metros.

El inicio de la batalla

"La carrera hacia el sur"

Como el trueno que anuncia el inició de la tormenta, la descarga de las piezas del *Lion* fue la señal para que los restantes barcos británicos dispararan. En segundos decenas de proyectiles comenzaron a surcar los cielos buscando a los barcos alemanes.

Las armas habían comenzado a tronar.

Finalmente había terminado la espera. Desde las 14:28 horas para los alemanes, y desde las 14:32 horas para los británicos, por más de una hora los marineros de ambas vanguardias se habían hallado ya en sus estaciones de batalla, allí tendrían que haberse abstraído con la tarea que les correspondía, pero estoy absolutamente seguro que a muchos les ha de haber consumido la tensión previa al combate, y cuando por fin hallaron al enemigo y las grandes torretas habían comenzado a girar la tensión tendría que haberse acumulado aún más, y así tuvieron que esperar ya con el enemigo a la vista; pero finalmente las armas tronaron y los primeros proyectiles partieron. Ahora todos los que tenían la tarea de mantener a los cañones disparando se lanzaron a cumplir con su deber como se les había entrenado. Puedo imaginar el enorme estruendo de cada disparo, las llamas, y la nube de pólvora quemada que provocaba, también puedo imaginar a los oficiales que operaban los telémetros en distintas estaciones tomando a cada momento una nueva medición de la distancia, y quienes tenían binoculares indicando que tan cerca o que tan lejos estaban cayendo los proyectiles de sus blancos, y en las torretas, donde ya se respiraba el olor de pólvora quemada los marineros procedían a introducir un nuevo proyectil y nuevos sacos de pólvora dentro del barril de la gran pieza, como lo habían practicado una y otra vez en sus ejercicios de tiro; mientras que el artillero responsable estaría pegado a su mirilla, realizaría las correcciones necesarias, y cuando fuera el momento indicado aquel disparaba un nuevo proyectil. Pronto la distancia se fue cerrando. Ahora las armas alemanas tronaron.

¿Y quién tenía la mejor puntería? Los reportes de la batalla son unánimes, los alemanes tuvieron una admirable precisión. En los segundos iniciales del encuentro sus oficiales lograron determinar

correctamente la distancia que les separaba del enemigo y las primeras salvas comenzaron a caer cerca de los barcos británicos, mientras que en los segundos iníciales los oficiales británicos creían que la distancia era de unos 1,800-metros más lejos de lo que realmente estaban y ese fue el dato que transmitieron a sus artilleros. Ellos habían errado el cálculo por casi dos kilómetros y con una medición tan inexacta sus primeros proyectiles cayeron muy lejos de sus blancos, de hecho comenzaron a caer en aquel trecho de mar entre los cruceros-de-batalla y las naves ligeras que protegían el perímetro exterior de la columna-de-batalla alemana. En marcado contraste algunos de los primeros proyectiles alemanes golpearon el agua a solo 180-metros de los barcos británicos, además, por ser sus proyectiles más livianos su

cadencia de fuego era mucho mayor, cada crucero alemán disparaba una andanada de cuatro proyectiles cada 20 segundos. Así incrementaban sus probabilidades de dar en el blanco, y con todos esos factores a su favor tenía que suceder. A solo dos minutos del comienzo de la acción, a las 15:50 horas, se pudo observar como el crucero-de-batalla *Tiger*, el cuarto barco en la columna, era sacudido por dos impactos. Luego en rápida sucesión fueron alcanzados el *Lion* y el *Princess Royal*; muchos proyectiles más erraban el blanco pero estaban cayendo cerca de las naves británicas y hemos de imaginar a las numerosas columnas de agua que ya se alzaban delante, atrás y a los costados de cada barco inglés.

En el puente de mando de su crucero-de-batalla, el *Lützow*, Hipper observaba la acción. Y podía sentirse orgulloso de sus artilleros, ellos habían hallado rápidamente la distancia y ya se podían observar los primeros impactos en los barcos británicos, y aún hay más, con cada minuto que pasaba se acercaban un poco más a la Flota de Alta Mar.

En menos de una hora sus acorazados aparecerían en el horizonte que se extendía hacia el sur. Finalmente estaban a punto de destruir a un importante elemento de la flota británica.

A un centenar de kilómetros hacia el norte hallamos a Jellicoe quien comenzaba a inquietarse. Para este momento sabía que su vanguardia se había topado con el Grupo de Reconocimiento alemán, y que a las 15:45 había comenzado el duelo de artillería, previamente había ordenado que la velocidad se incrementara a 19-nudos, pero comenzó a pensar que sería necesario reforzar a sus barcos y a las 15:55 horas ordenó que la velocidad se incrementara a 20-nudos.

Pero he aquí la amarga realidad: Beatty se estaba alejando hacia el sur a una velocidad de 26-nudos, pese al incremento en su velocidad los dos grupos se estaban alejando. Pero no era la única acción que Jellicoe tomaría. Diez minutos más tarde, a las 16:05 horas, a los tres cruceros-de-batalla que acompañaban les envió la siguiente orden:

“Procedan de inmediato a reforzar a la fuerza de cruceros-de-batalla”. Los tres barcos del contra-almirante Horace Lambert Hood incrementaron su velocidad y partieron.

Comenzaba un intenso duelo de artillería. Los alemanes tenían a los británicos en la distancia correcta y ya estaban obteniendo impactos, pero poco a poco los británicos corrigieron su fuego y eventualmente ellos también se anotaron su primer impacto.

Pero por el momento era un combate desigual. Se cree que para las 16:00 horas, luego

de 15 minutos el fuego, los británicos ya habían sufrido catorce impactos directos, en el mismo período los alemanes solo habían sido alcanzados cuatro veces.

La puntería alemana era extraordinaria. Habría que felicitar a los artilleros del káiser. Ahora quiero aprovechar el momento para resolver una pregunta interesante:

¿cuántos proyectiles tenían que haber sido disparados en esos quince minutos para obtener esa cantidad de aciertos? Para responderla podemos tomar los datos de la bien documentada Batalla del Dogger Bank; los reportes de esa acción nos indican que los alemanes alcanzaron a sus objetivos con un 3.5% de sus proyectiles disparados, los británicos tuvieron una puntería del 2%. De allí podemos inferir que, para lograr sus catorce impactos iniciales los alemanes habrían tenido que disparar cerca de cuatrocientos proyectiles, mientras que para obtener sus cuatro impactos los británicos tendrían que haber disparado doscientos. Parte de los escasos aciertos de los artilleros británicos parece haberse debido a que ellos estaban efectuando menos disparos. Un factor para ello sería la baja cadencia de fuego de sus grandes armas, pero ese no era el factor fundamental. La menor cantidad de disparos efectuados en estos primeros minutos se debió al ángulo de intercepción trazado por los barcos ingleses, el cual era tal, que en estos primeros minutos solo las armas de proa de sus barcos podían ser disparadas contra los alemanes, mientras que los alemanes

sí les podían disparar con todas sus armas de grueso calibre. Eventualmente Beatty se percató del error y ordenó un leve viraje hacia el sureste, que finalmente colocó a su columna en un curso paralelo a la alemana, y así liberó a todas las armas de grueso calibre para que éstas también dispararan.

Y más allá de los disparos efectuados hemos de observar el daño que se estaban causando. En aquellos escasos quince minutos de los catorce impactos sufridos en los barcos británicos once no causaron daños de gran importancia, pero tres fueron muy peligrosos; el *Tiger* sufrió dos de ellos en su duelo contra el *Moltke*, en rápida sucesión las torretas-Q y –X sufrieron impactos directos, los proyectiles no penetraron el blindaje exterior de las torretas, pero momentáneamente las dejaron fuera de combate. El tercer impacto de importancia fue recibido en el barco-insignia de Beatty, el *Lion*, el cual se enfrentaba contra el *Lützow*; un proyectil de 305mm alemán le penetró los 280mm del blindaje a la torreta-Q y estalló dentro de ella, matando a la enorme mayoría de los servidores, pero, pese a que el proyectil había estallado dentro de la torreta, éste barco se salvó de estallar en mil pedazos. Pero el barco-insignia había perdido permanentemente a dos de sus piezas de 343mm, y en el *Tiger* cuatro más de 343mm habían quedado temporalmente fuera de combate.

Del otro lado del cuadrilátero tenemos a los alemanes. Pese a que estos habían sido alcanzados pocas veces no eran invulnerables; de los

cuatro impactos tres no fueron de importancia, pero uno que ocurrió en el *Seydlitz* durante su duelo contra el *Queen Mary*, fue un proyectil - perforante de 343mm el que golpeó de lleno a la torreta superior de popa del barco alemán, le penetró el blindaje y estalló, matándole a un número sustancial de servidores y dejó a la torreta fuera de acción.

El duelo de artillería era intenso, y dado el ángulo de intercepción inicial de los británicos la distancia se había reducido hasta 12,000-metros; a tan corta distancia pronto los impactos se repetirían con mayor rapidez y el daño se iría acumulando. En éste momento Hipper ordenó que se incrementara la velocidad en que viajaban sus barcos hasta 21-nudos.

El combate era intenso, el daño en el *Lion* era grave, de hecho otros impactos le habían provocado algunos incendios en la superestructura, entonces, para disminuir la cantidad de daño que sus barcos estaban sufriendo, Beatty ordenó efectuar un pequeño giro hacia estribor para alejarse un poco del enemigo. Pero la persecución y el duelo

continuaban con enorme intensidad. Lejos, hacia el norte y el sur, tanto Scheer como Jellicoe estaban cada vez más ansiosos por alcanzar a sus vanguardias, el segundo ya había tomado la decisión de incrementar la velocidad hasta 20-nudos, ahora el primero decidió aumentarla a 17; los acorazados más modernos alemanes podían alcanzar una velocidad aún mayor, pero los seis pre-dreadnoughts que les acompañaban les forzaban a avanzar a una velocidad mucho menor; era una desventaja importante, sin embargo ahora las vanguardias estaban viajando hacia Scheer, y esas vanguardias y el núcleo alemán se estaban acercando a una velocidad combinada de 38-nudos, y al mismo tiempo se estaban alejando de Jellicoe a una velocidad de 1-nudo. Era una situación desafortunada para los oficiales de la Gran Flota quienes no conocían ese dato exacto, pero entre ellos existía la esperanza que Beatty eventualmente rebasaría a los barcos enemigos para forzarles a cambiar de rumbo hacia el norte, así obligándoles a dirigirse hacia las fauces de sus grandes dreadnoughts.

El tronar de los cañones continuaba con enorme intensidad y con cada minuto que pasaba decenas de proyectiles volaban de un punto a otro

en diferentes direcciones en aquella pequeña franja de agua por la que navegaban. En éste momento de los once cruceros-de-batalla que se enfrentaban hemos de prestar más atención al duelo que se estaba desarrollando entre el barco británico *Indefatigable* y el alemán *Von der Tann*, barcos que ocupaban el último puesto dentro de sus respectivas columnas.

Desde el inicio de la acción, hasta las 16:02 horas, el barco británico había disparado 40 proyectiles de 305mm, el alemán le había disparado 48 de 280mm; ninguno de los proyectiles británicos habían dado en el blanco y de los proyectiles alemanes solo uno había impactado, pero no parecer haber causado daños de importancia. Pero a las 16:02, mientras la columna-de-batalla británica iniciaba un pequeño giro hacia estribor para abrir la distancia, primero dos proyectiles alemanes golpearon al *Indefatigable* cerca de su torreta de popa, y por lo menos uno de estos le penetró la barbeta; segundos después una gran explosión ocurrió en la sección posterior de la nave justo bajo la torreta de popa, explosión que con toda seguridad le causó daños al timón por que el barco de inmediato salió de la columna. Eso no es todo, poco después dos proyectiles alemanes le golpearon cerca de la torreta de proa, y treinta segundos más tarde la proa era sacudida por explosiones masivas que fueron corriendo hacia atrás, haciendo que secciones completas de la superestructura volaran por los aires, piezas de artillería-ligera, el mástil principal, un lanchón de salvamento de 20-metros de largo, chimeneas, todas volaron por los aires. Pronto el barco quedó envuelto en una densa masa de humo negro. Sus motores aún funcionaban y la nave salió de la masa de humo negro y continuó avanzando a toda velocidad por unos cuantos minutos más pudiendo

observarse numerosos incendios que le consumían a la destrozada superestructura.

Pero su casco había sido perforado bajo la línea de flotación y el agua ya estaba penetrándole en grandes cantidades, y tras unos segundos más de loca carrera el barco simplemente se ladeó sobre un costado y dió vuelta, quedando su quilla expuesta al aire para luego hundirse rápidamente. De su tripulación de 1,019 individuos solo dos hombres serían rescatados cuatro horas más tarde por un destructor alemán.

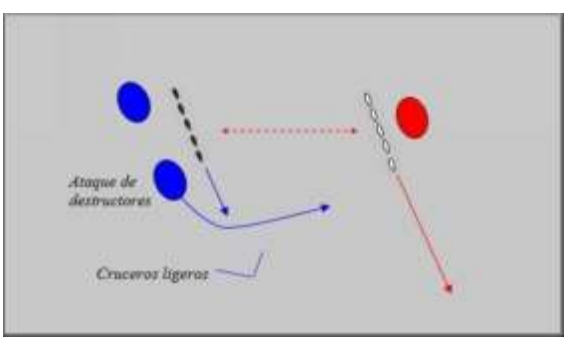
¡Los británicos habían perdido un cruceros-de-batalla! Con la pérdida de aquella nave su superioridad numérica de 6 contra 5 que había esfumado y con ese barco se perdían ocho piezas de artillería de 305mm, las que hemos de agregar a las otras dos de 343mm que ya habían sido inutilizadas permanentemente en el *Lion*. La pérdida de ese barco era importante, pero aún tachándole del inventario la superioridad numérica de Beatty aún era sustancial, él aún tenía a su disposición en sus cruceros-de-batalla a 30

armas de 343mm y 16 de 305mm, sin contar las 32 de 381mm de los acorazados del 5º

Escuadrón que se estaban esforzando por unirse a la batalla.

Y el combate continuaba con los barcos de ambos bandos sufriendo cada vez más impactos. En este período el *Lion* fue alcanzado cinco veces más, ninguno de estos impactos le puso en peligro, pero uno de los proyectiles le destruyó el transmisor inalámbrico y desde ese momento cada vez que Beatty deseaba enviarle un mensaje a Jellicoe tenía que transmitirlo primero por semáforo al *Royal Princess*, para que luego éste lo retransmitiera al comandante de la flota. Por el momento los británicos estaban sufriendo una gran cantidad de daño, y tras observar la pérdida del *Indefatigable* Beatty tomó la decisión de abrir la distancia aún más, al virar hacia estribor por los siguientes seis minutos se alejó cerca de 7,300-metros del enemigo, hasta hallarse a 19,000-metros, entonces se produjo un cese al fuego.

Al mismo tiempo que Beatty ordenaba el cambio de rumbo partía de su barco una señal para una de sus flotillas de destructores, aquella unidad tenían que cubrir a los grandes barcos lanzando un ataque con torpedos. Era imperativo que la columna-de-



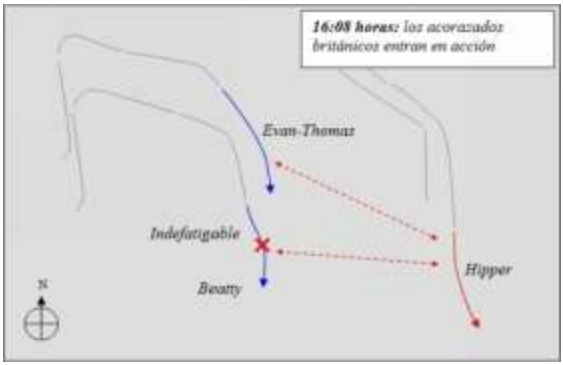
batalla alemana sufriera bajas o que al menos fuera desorganizada.

Tan pronto como la señal fué recibida el comandante de los destructores lanzó a su agrupación contra los alemanes, pero existía un gran trecho por recorrer antes de que lograran llegar hasta la distancia de lanzamiento que era de 2,700 a 3,600-metros.

El ataque con torpedos tardaría varios minutos en materializarse, pero la ayuda para los cruceros-de-batalla ya estaba llegando. Por una buena cantidad de tiempo previa los alemanes habían estado viajando a una velocidad de 18-nudos, y solo pocos minutos atrás la habían elevado hasta 21, ahora bien, durante toda ésta fase del combate los acorazados del 5º Escuadrón se habían acercado a una velocidad de 24-nudos. Poco a poco habían logrado cerrar la distancia. En algún momento han de haber entrado en contacto visual de todos los cruceros-de-batalla, y puede ser que por esa razón Hipper había ordenado aumentar la velocidad en que viajaban sus barcos hasta 21-nudos. No tengo ese dato. Pero lo que sí sé es finalmente los cuatro acorazados se hallaron a 17,300-metros de los alemanes; ahora estos podían usar sus armas, y desde el momento en que comenzaron a hacerlo se pudo observar una enorme precisión en su fuego. Tres factores ayudaron a los acorazados: sus cañones de 381mm MkI L/42 tenían una enorme precisión y alcance, sus barcos estaban equipados con poderosos telémetros del tipo FT

24 que podían efectuar mediciones muy acertadas hasta una distancia de 18,000-metros, y por último, los artilleros del 5º tenían el mejor record de puntería en toda la flota británica. El reloj marcaba las 16:08 horas. Seis minutos antes el *Indefatigable* se había ido a pique; veintidós minutos antes la batalla había comenzado.

Que tan eficaz era el fuego de los recién llegados queda demostrado con este dato: solo un minuto después de que hubieran iniciado su fuego un proyectil de 381mm disparado por el *Barham* (el barco-insignia del 5º), alcanzó en la popa al *Von der Tann* (el último barco en la columna alemana) y casi le inutiliza el timón. Ese era el tipo de daño

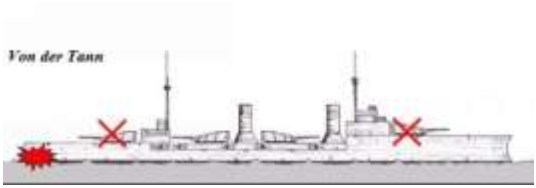


que podía causar la destrucción de un barco. El tan esperado arribo de sus acorazados se había materializado y Beatty decidió regresar a la acción efectuando un nuevo giro ahora hacia babor que llevó a sus barcos a acortar la distancia, y a las 16:14 horas el fuego de sus cruceros-de-batalla se unió al de los acorazados. La distancia que ahora separaba a las columnas-de-batalla de Hipper y Beatty se había reducido a 14,500-metros.

La situación de Hipper era delicada, sus cinco cruceros-de-batalla ahora enfrentaban a cuatro acorazados y cinco cruceros-de-batalla que le tenían bajo un intenso fuego cruzado, y desde el puente de mando de su barco pudo observar que se acercaba una flotilla de destructores. Tenía que reaccionar a todo lo que estaba sucediendo. Pero también sabía que tenía que seguir guiando al enemigo hacia el sur hasta que eventualmente se toparan con los veinte acorazados de la Flota de Alta Mar. Con cada minuto que pasaban la distancia entre Hipper y Scheer disminuía un poco más, y reflexionando sobre su situación tomó un par de decisiones: en primer lugar ordenó que una fuerza mixta de destructores y cruceros-ligeros partiera a interceptar a las unidades ligeras que se acercaban, en segundo lugar hizo que su columna-de-batalla virara levemente hacia estribor en la dirección que se acercaban los cruceros-de-batalla de Beatty, quería cerrar la distancia y concentrar el fuego de sus armas sobre los cruceros-de-batalla, éstos tenían menos blindaje que los súper-acorazados.

A todo lo largo de las tres columnas-de-batalla las piezas de artillería de grueso calibre tronaban, las columnas de agua se alzaban sobre un mar que bullía con cada nuevo estallido, además, aunque menos frecuente, los barcos eran alcanzados, y con cada nuevo estallido que desgarraba sus paredes metálicas numerosas vidas se extinguían, y el

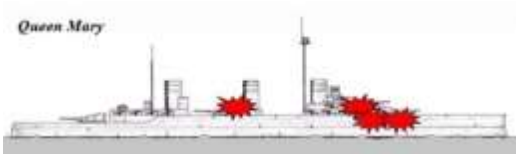
daño se iba acumulando. A las 16:17 horas proyectiles de 305mm



disparados por el *New Zeland* destrozaron la torreta delantera del *Von der Tann* y poco tiempo después proyectiles de 343mm del *Tiger* le destrozaron la torreta de popa al mismo barco. Al *Von der Tann* ya solo le quedaban operacionales dos torretas con cuatro piezas de 280mm.

Pero los artilleros alemanes también estaban lograron su cuota de impactos. A las 16:21 un proyectil de 305mm del *Derfflinger* alcanzó la torreta-Q del *Queen Mary* (crucero-de-batalla de la clase— *Lion*) y le inutilizó una de sus piezas de artillería; cinco minutos más tarde ese barco fue alcanzado por tres proyectiles cerca de la torreta de proa. Y segundos más tarde toda la sección delantera y la sección central de ese barco eran tragadas por una enorme explosión; desde otras naves se pudo observar a las chimeneas y los mástiles del crucero colapsando y los techos de las torretas delanteras saltando por los aires como que sí aquellas hubieran sido simples láminas. Otra enorme nube de negro humo cubrió la escena y se alzó formando una gigantesca columna. El *Tiger*, el barco que le seguía, tuvo que efectuar una maniobra de emergencia hacia babor para evitar chocar con los restos del crucero, y momentáneamente fue tragado por la negra nube que marcaba el lugar donde el *Queen Mary* había estallado. El siguiente barco en la columna, el *New Zeland*, también efectuó un viraje de emergencia, pero a estribor, y como el viento ya había alejado al humo del punto de la explosión la tripulación de éste barco pudo observar lo que quedaba del *Queen Mary* aún a flote; la proa de ese barco había desaparecido por completo. En los restos de la popa se pudo observar a varios marineros escapando de la torreta trasera, pero lo que quedaba del barco comenzó a dar vuelta y súbitamente esos restos también estallaron en mil pedazos. De una tripulación integrada por 1,286 marineros solo fueron rescatados veinte hombres, dieciocho por barcos británicos y dos por una nave alemana. Con ese moderno crucero-de-batalla se perdieron ocho grandes armas de 343mm.

Los barcos de Hipper se habían anotado otra victoria, pero tan importante como era aquella era el hecho que ahora se hallaban a solo minutos de unirse a los acorazados de la Flota de Alta Mar. Ahora imaginemos la cantidad de daño que sufrirían los británicos



cuando los veintidós acorazados alemanes se unieran a la lucha. Todo apuntaba a que sería una enorme masacre.

Pero el combate continuaba. Para aquellos quienes se encontraban en el puente de mando del *Lion* las calamidades parecían acumularse. Después de presenciar la terrible explosión del *Queen Mary* varios proyectiles cayeron frente al *Princess Royal* que se encontraba más atrás en la formación, momentáneamente aquel también desapareció tras enormes columnas de agua, y un marinero erróneamente anunció que aquel barco también había estallado. La aparente pérdida de un tercer crucero-de-batalla en menos de media hora de combate consternó a Beatty quien simplemente se dirigió al capitán del *Lion* y le comentó: “There seems to be something wrong with our bloody ships today” (“Parece que hay algo malo con nuestros malditos barcos el día de hoy”).

La pérdida del *Indefatigable* y del *Queen Mary* eran importantes, pero en Beatty solo se reforzó la convicción de acabar con los alemanes. Un par de minutos más tarde ordenaba: “Cruceros-de-batalla alteren curso dos puntos a babor”. En efecto estaba cerrando la distancia, pero ahora más que antes necesitaba desorganizar a sus adversarios. Doce de sus destructores ya habían recibido la orden de lanzarse al ataque y aquellos se acercaban a la columna alemana con una velocidad de 34-nudos; desde el puente de mando del *Lützow* Hipper había visto la maniobra y había lanzado contra aquellos al crucero-ligero *Regensburg* y a quince destructores, que les salieron a interceptar a una velocidad de 30-nudos. En minutos las flotillas chocaron y el ataque británico degeneró en una lucha a muerte entre las unidades ligeras, un combate que se desarrolló entre las columnas-de-batalla. Con sus piezas de artillería de 102mm tronando los barcos se enfrentaron a quemarropa y los impactos pronto se sucedieron con gran rapidez.

Pero aquí y allá algún destructor de ambos bandos lograba zafarse de la refriega para disparar sus letales torpedos contra los grandes barcos enemigos; parece ser que los destructores británicos lograron disparar sus torpedos desde una distancia de 5,500-metros, mientras que algunos destructores alemanes lo hicieron desde una

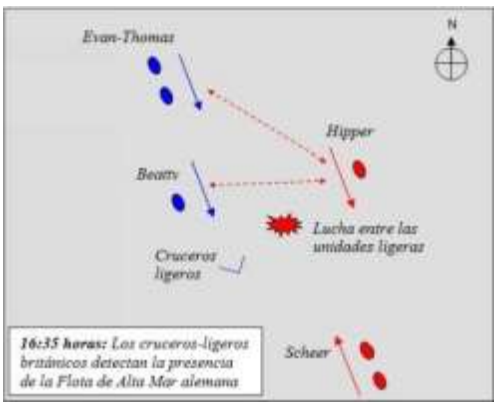
distancia de 8,000; los dieciocho torpedos disparados contra la columna de Beatty fueron todos evitados con facilidad, los barcos de Hipper también lograron evadir a diecinueve de los veinte torpedos disparados en su contra, pero uno alcanzó al *Seydlitz* estallando contra su costado de estribor cerca de la torreta delantera, y le abrió un boquete de 13 x 4-metros; pero pese a que cientos de toneladas de agua le penetraron el casco, y que como consecuencia comenzara a inclinarse a babor, el magníficamente construido crucero pudo mantener la velocidad y puesto en su columna. No fue la única nave que sufrió daños, dos destructores británicos quedaron fuera de acción y más tarde se irían a pique, dos destructores alemanes también les seguirían hacia el fondo del mar.

Las tripulaciones de las unidades ligeras estaban enzarzadas en aquel combate cuando una nueva tragedia en un barco británico fue evitada por muy poco. Minutos atrás, a las 16:00 horas, el *Lion* había sido alcanzado en su torreta-Q por un proyectil que la penetró y la explosión había aniquilado a la mayoría de los servidores que allí se encontraban, pero poco después un saco de pólvora que milagrosamente no había estallado esparció su contenido dentro de la torreta, y treinta minutos más tarde una chispa la detonó, matando a los pocos sobrevivientes y enviando una columna de llamas a lo largo de la barbeta hacia el interior del barco. Parecía que el crucero estaba a punto de estallar en mil pedazos, pero poco antes que ocurriera esa detonación de la pólvora un oficial gravemente herido que había sobrevivido a la destrucción se había arrastrado penosamente hasta un aparato que le comunicaba a la sala de acarreo de municiones justo bajo su arruinada torreta, y le anunció a los hombre que allí estaban lo que había pasado. En esa estación en lo profundo del barco ahora sabían lo delicada que era la situación, y quienes estaban allí recibieron la orden de cerrar las escotillas que les comunicaban con la santabárbara, además recibieron la orden de abrir las válvulas de agua de la misma para inundarla. En pocos minutos la santabárbara bajo sus pies quedo repleta de agua salada. Esa fue la orden que salvó a su barco, pero para ellos no hubo salvación. A las 16:28 horas la columna de llamas bajó a toda velocidad por la barbeta, las llamas incineraron a todos los que se encontraban en la sala de acarreo, setenta hombres murieron en el acto, pero las llamas nunca lograron llegar hasta la santabárbara. Así se salvó el *Lion*. Pero la acción continuaba; otro

proyectil que diera en el lugar propicio podría hundirlo.

Muy poco faltó para que desapareciera el barco-insignia con Beatty, aquel ya había perdido a dos de sus cruceros-de-batalla, le quedaban cuatro, pero los cuatro súper-acorazados de Evan-Thomas le daban una gran ventaja y quería continuar con la lucha.

Lo que no sabía es que la Flota de Alta Mar alemana ya estaba a solo treinta y dos kilómetros hacia el sur; estaba a punto de caer en una enorme trampa, y de resultar así



cuatro acorazados y cuatro cruceros-de-batalla británicos serían consumidos por el fuego de los veintidós acorazados de Scheer y los cinco cruceros-de-batalla de Hipper.

Pero aún cuando la totalidad de los acorazados y cruceros-de-batalla de Beatty y uno de sus escuadrones de destructores estaban ocupados peleando contra la vanguardia alemana, al 2º Escuadrón de cruceros-ligeros británico lo hallamos desplegado a tres kilómetros delante de sus cruceros-de-batalla. Estos tenían la misión de mantener el horizonte frente a la vanguardia bajo vigilancia. A bordo de esos barcos los vigías escudriñaban el horizonte y sucedió, de pronto a las 16:35 detectaron primero columnas de negro humo alzándose hacia el sur, que cada vez eran más numerosas, y luego vieron mástiles; casi al mismo tiempo vigías en el acorazado *König* (el líder de la columna-de-batalla de la Flota de Alta Mar) informaban que algunos barcos se acercaban desde el norte. En los barcos británicos se sabía que solo podían ser alemanes, y tres minutos más tarde enviaban una señal que sorprendió a Beatty y a Jellicoe:

“URGENTE. PRIORIDAD. Vemos a la flota de batalla enemiga, localizada aproximadamente hacia el sureste”. Para Beatty, quien estaba intentando cerrarle el paso a los cruceros de Hipper, y para

Jellicoe quien se encontraba a 80-kilómetros de distancia hacia el norte, la noticia de inmediato cambió su percepción de lo que estaba sucediendo. ¡La Flota de Alta Mar alemana estaba frente a su vanguardia lista para cortarle el camino!

Los comandantes británicos tenían que actuar, pero primero necesitaban más información, y fiel a la misión asignada el comodoro a cargo del 2º Escuadrón le ordenó a sus cuatro cruceros-ligeros que continuaran viajando hacia el sur; reunir información era su tarea y la conseguiría a como diera lugar. A los primeros barcos alemanes los

habían avistado cuando aquellos estaban a unos 18,000-metros, y como se acercaban a una velocidad combinada en exceso de los 40-nudos en menos de diez minutos ya se encontraban a una muy peligrosamente distancia de 11,800-metros para realizar una mejor inspección de los barcos que se acercaban. La información fue reunida y a las 16:48 horas fue enviado otro mensaje electrónico a sus superiores: "URGENTE.

PRIORIDAD. Flota enemiga viajando hacia el norte, en fila india. A la cabeza se encuentran *Kaisers* (creían que eran acorazados de la clase— *Kaiser* cuando en realidad eran barcos de la clase— *König*)… destructores en ambos flancos y al frente. Cruceros-de-batalla del enemigo se le están uniendo desde el norte"; "Mi posición: 56º 34Ńorte, 6º

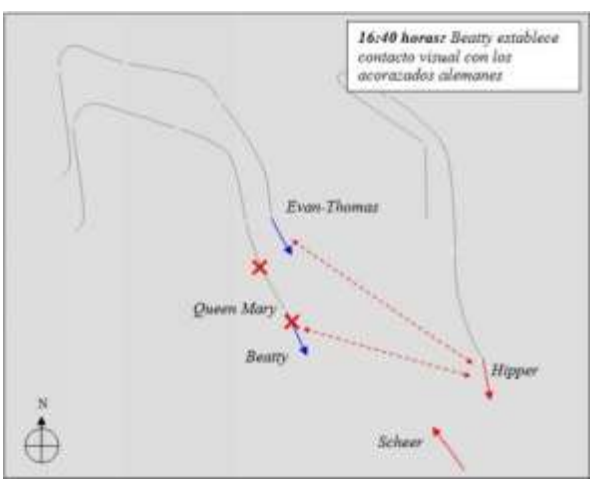
20Éste" (existe algo de controversia con la hora exacta en que fue enviado éste mensaje, a mí parecer el reloj de los cruceros-ligeros estaba adelantado entre 15 y 20

minutos).

Era una importantísima pieza de información pero para conseguirla los cruceros-ligeros se habían acercado peligrosamente al enemigo. El comodoro y sus unidades ligeras habían corrido con suerte hasta éste momento porque los alemanes les habían confundido con cruceros-ligeros propios. Pero los británicos ya habían tentado a la suerte hasta el máximo; era el momento de dar media-vuelta y escapar de las armas enemigas. La orden fue dada y los cuatro cruceros-ligeros efectuaron un giro de 180º, y es durante esa súbita maniobra cuando los alemanes lograron discernir claramente la silueta de aquellas

naves, y las identificaron correctamente, eran barcos británicos que ahora se alejaban a una velocidad de 30-nudos efectuando violentas maniobras evasivas. Con su verdadera identidad establecida las armas de diez acorazados alemanes cobraron vida lanzándoles decenas de proyectiles de grueso calibre. Pero la suerte no les había abandonado. Aquellos lograron escapar sin sufrir daño alguno; tenían que agradecer tanto a las maniobras evasivas, como al hecho que pronto la atención de los artilleros alemanes fue desviada mucho más lejos, en el horizonte, hacia el norte, estaban apareciendo los cruceros-de-batalla de Beatty.

El combate entre las vanguardias continuaba con enorme intensidad. Perplejo por el primer informe de los cruceros-ligeros Beatty decidió alterar el curso en el que viajaban sus cruceros-de-batalla abriendo un poco la distancia con Hipper, pero continuó viajando hacia el sur para establecer un contacto visual con la nueva agrupación. No tuvo que esperar mucho. Aquel oficial había vuelto a subir a la plataforma de compases de su crucero, y primero pudo ver el humo y luego distinguir los mástiles de los barcos alemanes. ¡Era la flota enemiga, que ya estaba a una distancia de 19-kilómetros! (para ésta hora parece que la visibilidad ya había disminuido); contra esa concentración de enemigos que ya estaban a distancia de ataque Beatty no tenía más alternativa que dar



media-vuelta y partir hacia el norte a toda velocidad. A las 16:40 dió la orden de efectuar un viraje de 180º hacia estribor, y como se acostumbraba hacerlo primero el *Lion* efectuó su viraje, y donde lo realizó se convirtió en el punto donde los otros barcos tenían que virar, así que luego fue seguido por el *Princess Royal*, *Tiger* y *New*

Zeland, todos ellos efectuaron la maniobra en el mismo punto, trazando entre todos una enorme curva en forma de J.

Era un momento de enorme peligro, pero también era el momento para guiar a los alemanes a su destrucción. Pero Jellicoe estaba a 80-kilómetros hacia el norte; tendría que pasar toda una hora antes de que la maltrecha vanguardia lograra reunirse con sus acorazados. Ahora bien, en la primera hora de combate Beatty había perdido a dos cruceros-de-batalla, ¿cuántos más perdería en la próxima hora de combate?

Pero el vicealmirante aún tenía un as bajo la manga, él tenía a los poderosos barcos del 5º Escuadrón. Estos ya estaban ejerciendo una enorme presión sobre los cruceros-de-batalla de Hipper, y aunque ninguno de los cruceros-de-batalla alemanes había sucumbido, el daño que estaban sufrido era grave: al *Von der Tann* ya solo le quedaba una torreta de armamento principal operacional, solo le quedaban dos armas de 280mm. Ese era el barco más dañado; con anterioridad dos de sus torretas habían sido inutilizadas por impactos directos, ahora un desperfecto mecánico le inutilizó la tercera.

Agreguémosle a ellas la torreta que ya había sido pérdida en el *Seydlitz*, y tenemos que

Hipper ya había perdido 8 armas de 280mm, el equivalente a todo un crucero-de-batalla. Pero los cruceros-de-batalla británicos estaban efectuando un giro hacia el norte, así, pese al daño ya experimentado, un par de minutos luego de la maniobra de Beatty los alemanes efectuaban su propio viraje hacia el norte y se lanzaron tras la pista de los británicos. Hipper mantendría la presión. Y durante todo éste tiempo los artilleros de ambos bandos permanecieron disparando una salva tras otra, es más, mucha de la presión sobre los cruceros alemanes efectuada por los barcos del 5º estaba a punto de desaparecer, los súper-acorazados pronto estarían combatiendo a un enemigo mucho más peligroso.

Beatty deseaba que sus *Queen Elizabeth* fueran el escudo protector para sus cruceros-de-batalla en la carrera hacia el norte para buscar a Jellicoe, sin embargo no quería que los acorazados viajaran por mucho tiempo hacia el sur, de lo contrario se acercarían peligrosamente a las armas de los veintidós acorazados enemigos. Pero

nuevamente hubo un error en la cadena de mando, y en un momento de confusión no se dió a Evan-Thomas la orden de virar de inmediato, y Beatty, ya dirigiéndose hacia el norte, observó como sus acorazados continuaban viajando hacia el sur, y solo hasta las 16:54 horas, 14

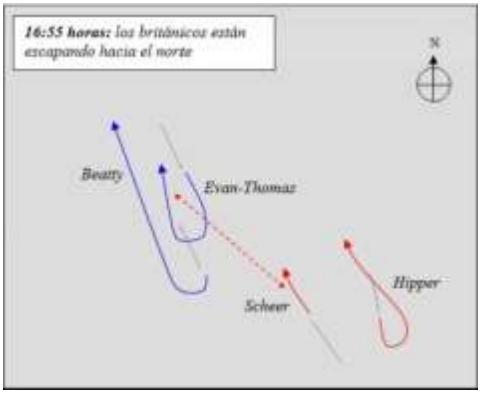
minutos luego que Beatty realizara su viraje, sus acorazados recibieron la orden de hacerlo. Con la velocidad combinada de esas naves y las alemanas para ese momento la Flota de Alta Mar ya había cerrado la distancia; los acorazados ya se hallaban cerca de los artilleros de Scheer, y éstos diligentemente iniciaron un intenso fuego mientras que esos británicos comenzaban a virar hacia el norte.

La vanguardia británica estaba replegándose, la "carrera hacia el sur" había llegado a su fin. Durante esa fase de la batalla los británicos ya habían perdido a dos cruceros-de-batalla, y todos los otros también habían sido alcanzados. El dominio de la artillería alemana durante esa fase de la batalla se hace evidente con el siguiente resumen que nos indica la cantidad de impactos sufridos por los adversarios entre las 15:45 y las 16:54 horas. En ese período de tiempo los grandes barcos de Beatty habían sido alcanzados 44 veces, los de Hipper 17; en el caso del *Queen Mary* y del *Indefatigable* el número de impactos es solo una aproximación, esos barcos habían desaparecido y sería imposible verificar el número verdadero de impactos, además en el listado tenemos a un barco que no había sido mencionado anteriormente, el *Barham*, el cual era uno de los súper-acorazados del 5º Escuadrón que ya había enfrenado a los cruceros de Hipper.

Impactos en barcos alemanes: *Seydlitz*: 5; *Moltke*: 5; *Lützow*: 4; *Von der Tann*: 3; **impactos en barcos británicos:** *Tiger*: 14; *Lion*: 9; *Queen Mary* (†): 7; *Princess Royal:* 6; *Indefatigable* (†): 5; *Barham*: 2; *New Zeland*: 1.

La cantidad de impactos en cada barco no había sido enorme, un promedio de 5.45

para cada uno de los 11 barcos ya alcanzados, sin embargo hemos visto que uno o dos impactos en el lugar apropiado, y un barco podía estallar en mil pedazos.



"La carrera hacia el norte"

Finalmente, tras aquel enorme período de tiempo de inactividad, la Flota de Alta Mar alemana finalmente estaba disparando sus armas contra el enemigo. Las columnas de agua comenzaban a alzarse cerca de los súper-acorazados de Evan-Thomas, pero éstos finalmente habían recibido la orden de virar y comenzaron a ejecutarla de inmediato, para alejarse lo más pronto posible del numeroso enemigo. Pero su comandante ordenó ejecutar la maniobra estándar de la época, y como lo habían hecho los barcos de Beatty, ahora los súper-acorazados llegaron a un punto del mapa donde primero el barco guía efectuó su viraje de 180º y ese tenía que ser el punto por donde tenían que pasar los restantes barcos. Era un proceso metódico, y lento, que tardaría algunos minutos en completarse. Pronto aquel punto del mapa donde cada barco tenía que efectuar su viraje se convirtió en un punto focal para los artilleros alemanes quienes allí concentraron el fuego de sus armas; era un hervidero de explosiones, y, claro ésta, algunos proyectiles dieron en el blanco: el *Barham* sufrió cuatro impactos; el *Valiant* tuvo más suerte y logró salir de la zona sin un solo rasguño; el *Warspite* fue alcanzado dos veces; y luego tenemos al *Malaya*, el último barco en la columna, el que comenzó a sufrir daño incluso antes de llegar al punto donde tenía que efectuar el viraje, y los alemanes ya habían cerrado la distancia. Aquel ya era un hervidero de explosiones y observando la tormenta de proyectiles que caían sobre ese lugar el capitán de la nave tomó una decisión, él efectuaría el viraje hacia el norte mucho antes. Así lo hizo, y logró escapar hacia el norte sin que su barco sufriera más que algunos rasguños. Minutos después el *Malaya* corrigió su curso y ocupó nuevamente su puesto en la retaguardia de su columna. Los acorazados ya se alejaban del enemigo.

Previamente los cruceros-de-batalla de Hipper habían atraído en su contra el fuego combinado de los barcos de Beatty y Evan-Thomas; ahora los súper-acorazados tenían que enfrentar a los acorazados de Scheer, dejando de disparar sus armas contra Hipper.

Los refuerzos habían arribado. Hipper ya había ordenado efectuar un viraje de 180º

para ir tras los cruceros-de-batalla británicos; sus armas continuaron tronando, y más de un proyectil de los cruceros alemanes dió en el blanco causando un poco más de daño a los barcos de Beatty, pero la presencia de los súper-acorazados del 5º entre los cruceros-de-batalla, y el de las unidades ligeras que aún se encontraban enzarzadas en un combate entre los grandes barcos impidieron que los cruceros de Hipper pudieran cerrar más la distancia para efectuar una eficaz cacería de los cuatro cruceros-de-batalla británicos que se alejaban.

Comenzaba otra carrera. Ahora hacia el norte. En sus primeros minutos los cruceros-de-batalla de ambos bandos continuaron disparándose con todas las armas que aún tenían, pero en algunos barcos los daños eran severos y en ellos el daño más obvio eran los incendios que les consumían el exterior, pero en el fragor del combate era difícil sofocar esos siniestros, exponer a las partidas de control de daños fuera de los confines de la superestructura era casi un suicidio; en otros puntos de la nave los heridos permanecían atrapados entre los escombros donde tendrían que esperar hasta que los camilleros llegaran a rescatarles y los llevaran hasta alguna estación de primeros auxilios, y ya allí, entre estertores y gritos de agonía, el fuerte olor a sangre y desperdicios, los doctores intentarían salvarles la vida. Es en éste momento de su escape hacia el norte que Beatty decidió evitar más daños y efectuar en varios de sus barcos reparaciones de emergencia. Como las salas de máquinas de todas sus naves aún estaban intactas ordenó incrementar la velocidad de su retirada hasta 24-nudos. Hipper quería ir tras ellos, pero su camino estaba bloqueado por los súper-acorazados de Evan-Thomas; arriesgarse a cerrar la distancia con esos barcos no era una opción, y sin más remedio tuvo que dejar que los cruceros británicos se alejaran, de hecho, a las 17:10

horas estos ya estaban tan lejos que suspendieron totalmente su fuego. Tras más de una hora de intensa acción los cañones de los cruceros británicos habían enmudecido, y en ese momento que estaban fuera de peligro los hombres de las partidas de daños se lanzaron a la tarea de controlar los incendios, despejar escombros, traer de vuelta a la

acción a las piezas de artillería que aún podían usarse y efectuar todo tipo de reparaciones de emergencia a lo largo y ancho de sus naves, incluso en las estaciones en que podía hacerse los marineros tomaron un descanso.

Los cañones de los cruceros británicos habían enmudecido, pero la batalla continuaba. Ahora que los cruceros de Beatty estaban lejos los cruceros de Hipper y los acorazados de Scheer concentraron su fuego sobre los acorazados de Evan-Thomas.

Pero esos grandes barcos tenían la capacidad de viajar a gran velocidad, y ya la estaban

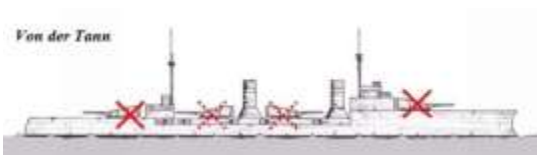
aprovechando, en éste momento se hallaban navegando a 24-nudos. Los cruceros alemanes podían seguirles sin dificultad alguna, pero sus hermanos mayores, los acorazados, poco a poco se fueron quedando atrás, hasta que en un momento dado solo los cuatro dreadnoughts de la clase— *König* que iban a la cabeza de su columna se hallaron en condiciones de seguir disparándoles. Así, ahora que los alemanes estaban quedándose atrás el comandante británico ordenó una redistribución del fuego.

Inicialmente sus artilleros habían concentrado todas sus armas sobre los acorazados alemanes, pero ahora dos acorazados comenzaron a dispararle a Hipper, mientras que los otros dos continuarían disparándole a Scheer.

Los cruceros de Hipper necesitaban ayuda, además Scheer no podía dejar que los acorazados enemigos se escaparan tan fácilmente, por ello, a las 17:20 horas éste ordenó a todos los acorazados que podían hacerlo que aumentaran su velocidad hasta 20-nudos. Bueno, incluso a esa velocidad los británicos eventualmente les dejarían atrás, pero les tomaría algunos minutos más salir de su alcance, entonces los cuatro *Königs* se lanzaron hacia adelante (*König*, *Grosser Kurfürst*, *Kronprinz Whilhelm* y *Markgraf*), y sus cuarenta piezas de 305mm lanzaron andanada tras andanada contra los británicos. El *Barham* fue alcanzado cinco veces; un proyectil de grueso calibre estalló en la estación de su aparato inalámbrico auxiliar aniquilando a sus servidores e iniciando un voraz incendio. Alrededor del *Malaya* las salvas estallaban con increíble regularidad, y éste fue alcanzado cinco veces; un proyectil le perforó el costado bajo la línea de flotación, toneladas de agua penetraron su casco y sufrió una leve inclinación hacia estribor; éste barco ya había sufrido un centenar de bajas. Los británicos estaban sufriendo daños, pero sus 32 piezas de 381mm tronaban constantemente, y las salas de máquinas de todos sus barcos

aún estaban intactas, podían continuar alejándose a toda velocidad hacia el norte. Pronto se hallarían fuera del alcance de los grandes acorazados, entonces concentrarían todo su fuego sobre los cruceros de Hipper.

Pero mientras tanto el *Barham* y el *Valiant* concentraron su fuego sobre los cruceros-de-batalla y alcanzaron con sus proyectiles al *Seydlitz*, *Lützow* y *Derfflinger*, mientras que el *Warspite* y el *Malaya* le estaban disparando a los acorazados y concentraron su fuego sobre el *König*, *Grosser Kurfürst* y *Markgraf*. Los daños en los acorazados alemanes fueron leves, pero en el crucero *Lützow* la estación principal y la secundaria de aparatos inalámbricos fueron demolidas por impactos directos; el *Seydlitz* fue alcanzado por tres proyectiles de 381mm, uno le penetró el casco en su costado de babor cerca de la línea de flotación y toneladas de agua le penetraron. Ese barco comenzó a inclinarse hacia ese costado. Y en el *Von der Tann* los cañones de su torreta central de estribor, la única que aún podía disparar, quedaron fuera de combate: ambas armas se habían sobrecalentado y se atascaron en sus monturas. El crucero ya no tenía armas de grueso calibre para combatir, aún así su capitán mantuvo el puesto de su nave en la columna; su intención



era ayudar al resto de la agrupación. Aun cuando no podía disparar al menos podría servir como blanco y podría absorber algo del fuego de los súper-acorazados. La situación en los cruceros-de-batalla iba deteriorándose y la efectividad de su fuego fue sufriendo las consecuencias.

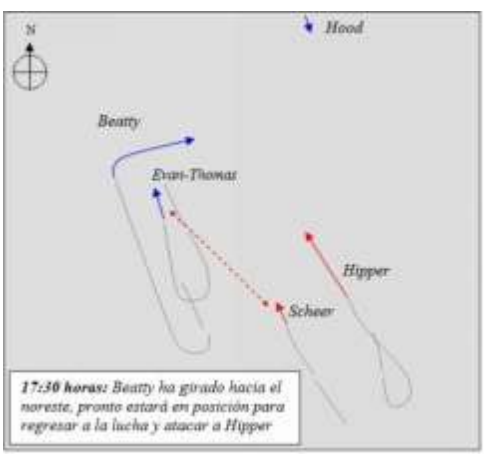
Los cruceros de Hipper estaban sufriendo un duro castigo, pero Scheer podía contemplar a éste momento como una victoria. Su vanguardia ya había hundido a dos cruceros-de-batalla enemigos (algo que nunca antes había sucedido), además, en el *Lion*, el barco-insignia de Beatty, se podía observar un incendio en la superestructura cuyas llamas y humo escapaban por un gran agujero, y para éste momento aquel barco, con los restantes tres cruceros-de-batalla que le acompañaban, estaban huyendo hacia el norte a toda velocidad, en la que parecía ser

una loca carrera hacia Inglaterra. Y aún tenía a los acorazados de Evan-Thomas a la distancia adecuada, y con cuatro cruceros-de-batalla (en éste momento no tomó en cuenta al *Von der Tann*) y cuatro acorazados disparándoles, con suerte podrían destruir a ese escuadrón antes que pudiera escapar.

La victoria que tanto esperaban alcanzar estaba a punto de materializarse, y sucedió algo interesante. A las 17:20 horas Scheer había ordenado a todos los acorazados que pudieran hacerlo que persiguieran al enemigo a la mayor velocidad posible; los cuatro *Königs* se adelantaron y partieron a 20-nudos, pero los restantes acorazados fueron quedándose atrás. Su columna-de-batalla comenzó a alargarse; pronto se halló extendida por cerca de 40-kilómetros.

La presión sobre el 5º Escuadrón era intensa, y aún faltaba por lo menos media-hora más de viaje hacia el norte para unirse a la Gran Flota. Muchas cosas aún podían pasar.

El combate entre los súper-acorazados y los alemanes continuaba. Ahora Beatty decidió que era el momento de retornar a la lucha. A las 17:25 horas, luego de un descanso de quince minutos, le ordenó a sus cruceros-de-batalla que se prepararan nuevamente para la acción, poco después aquellos efectuaron un leve cambio de rumbo hacia el noreste, para cerrar la distancia con Hipper. Reforzar a Evan-Thomas era



importante, pero no era todo lo que quería hacer. Beatty tenía otra tarea que cumplir. Él ya había alertado a su comandante-en-jefe sobre la presencia de toda la flota enemiga, pero los alemanes aún no tenían la menor idea que la Gran Flota estaba acercándose desde el norte. La vanguardia de los alemanes aún estaba operacional y se hallaba

protegiendo la cabeza de la columna-de-batalla de Scheer, donde se hallaba Hipper podía descubrir el arribo de los acorazados de Jellicoe, pero sí Beatty lograba quitarle del camino los acorazados de Scheer no lograría escapar de la trampa. El objetivo principal ahora era neutralizar a Hipper.

Este subalterno estaba tomando la decisión correcta, el primer elemento de la Gran Flota ya estaba arribando a la escena. Era el 3er Escuadrón del contra-almirante Hood con sus tres cruceros-de-batalla, los que a las 16:05 habían recibido de Jellicoe la orden de partir a toda velocidad hacia el sur, y que llegaban acompañados por dos cruceros-ligeros y cuatro destructores. Pero la navegación en aquellos días dejaba algo que desear, aún no tenían GPS, y aun cuando tenían una vaga idea de donde estaba la vanguardia, para unirse con ella necesitaban verse unos a los otros. Los recién llegados estaban muy lejos hacia el este, tan lejos que por el momento no estaban dentro del contacto visual, pero, a las 17:27 horas en uno de los cruceros-ligeros de la agrupación, el *Chester*, pudieron escucharse hacia el costado de estribor las detonaciones de un intenso fuego de artillería. De la pequeña nave pronto partió un informe al contra-almirante Hood quien estaba a ocho kilómetros más hacia el este; luego el crucero-ligero partió en línea recta hacia el suroeste para establecer un contacto visual con quienes

estuvieran creando esa sinfonía de destrucción, y más pronto de lo que ellos podían haberlo esperado, hallaron lo que buscaban.

Ahora quiero centrar nuestra atención en el lugar donde se encontraban los barcos de Hood. Los recién llegados estaban relativamente lejos de la acción por una simple razón, en su viaje hacia el sur habían tomado una dirección un poco desviada. La importancia de este hecho no solo radica en la falta de un aparato GPS que estuviera dándoles las coordenadas exactas a donde llegar, pero radica en un problema fundamental que enfrentó el sistema de información táctica británica ese día: la falta de comunicación. Y para ilustrarla veamos lo que había pasado con los adversarios desde el inicio de la batalla. Desde aquel momento en el cual las unidades ligeras de ambos bandos chocaron cerca del pequeño carguero danés *N.J. Fjord*, a las 14:28 horas, tanto las unidades ligeras alemanas como

británicas fueron enviando constantes mensajes a sus respectivos comandantes inmediatos, y éstos a su vez, tanto Hipper como Beatty, mantuvieron la comunicación con Scheer y Jellicoe intentando guiarles hacia el lugar donde se estaba desarrollando la acción. Hipper guió por más de dos horas a Scheer en la dirección correcta, y para las 16:40 horas, cuando finalmente los acorazados alemanes establecieron el contacto visual con las vanguardias, éstos se hallaban en el punto correcto para entrar en acción de inmediato.

Desde el inicio de la acción Beatty también había trabajado diligentemente enviado un constante flujo de información a su superior, pero en algún momento cerca de las 16:02 horas el aparato inalámbrico del *Lion* fue demolido por un impacto directo, y a partir de ese momento la cantidad de mensajes que partieron desde la vanguardia disminuyeron dramáticamente. Por esa razón tanto Jellicoe como Hood navegaban hacia el sur hacia la zona general de la acción, pero desconocían el punto exacto a donde tenían que arribar. Por esa razón los tres cruceros-de-batalla del 3er Escuadrón llegaron a la zona muy lejos hacia el este, y solo los oídos de los alertas vigías en el crucero-ligero *Chester* les guiaron hacia el lugar correcto. Pero incluso en ese momento, cuando el crucero-ligero envió el reporte que la acción podía estar desarrollándose hacia el suroeste de su ubicación, Hood cometió un importante error, el contra-almirante no le envió a Jellicoe un informe detallado de lo que estaba sucediendo, y entre otros datos que tenía que haberle enviado tenían que estar las coordenadas donde ellos se encontraban, solo así aquel corregiría el rumbo.

A nivel táctico los británicos estaban experimentado algunos de los problemas inevitables que vienen con la realidad del combate, sin embargo no le faltaba a los contendientes el deseo de seguir luchando. El cañoneo continuaba con enorme intensidad. Ya para éste momento los daños se habían acumulado en los cruceros-de-batalla alemanes, y por sí eso fuera poco, para todos los barcos del káiser el rey sol se había tornado en su contra: hacia el oeste, y precisamente en la franja del horizonte donde navegaban los acorazados británicos, el sol ya había descendido hasta tal punto que los oculares de artilleros y oficiales de la marina imperial alemana estaban llenándose con una luz cada vez más intensa, dificultando enormemente su tarea de apuntar y corregir el fuego de las grandes piezas de artillería.

Al inicio de la batalla los artilleros en los cruceros-de-batalla se habían distinguido por la enorme presión de su fuego, pero para éste

momento los daños experimentados en sus barcos, el cansancio de sus tripulaciones tras dos horas de intenso combate, y la luz cegadora del sol, todo provocó que su puntería disminuyera dramáticamente.

Las piezas de 381mm de los cuatro acorazados británicos continuaban tronando. Sus estampidos se mezclaban con las descargas de las armas de 305mm y 280mm de cuatro cruceros-de-batalla y cuatro acorazados alemanes; los cruceros *Lützow* y *Derfflinger* fueron alcanzados por dos y un proyectil respectivamente, pero los daños no fueron de importancia. Y en éste período fueron los únicos barcos alemanes alcanzados. Algo similar sucedía con los británicos. En su contra fueron disparadas decenas de proyectiles; la mayor parte erraron el blanco, pero a las 17:30 horas dos alcanzaron al *Malaya*, justo en su sección central dejándole fuera de combate a toda la batería-secundaria de armas de 150mm del costado de estribor, pero además inició un peligroso incendio de pólvora que casi le hace estallar, y poco después dos proyectiles más le alcanzaron en rápida sucesión sobre la línea de flotación, causándole inundaciones que le provocaron una inclinación hacia estribor. Sus daños eran importantes, pero el barco logró mantener su posición y velocidad en la línea. Mientras tanto el *Warspite* fue alcanzado dos veces, pero los daños que sufrió no fueron de mayor importancia.

El combate entre los elementos de la vanguardia continuaba, pero en éste momento ya no era la única acción entre las flotas. A algunos kilómetros delante de la vanguardia de Hipper hallamos a un grupo de cuatro cruceros-ligeros alemanes formando una mini-vanguardia al noreste de sus cruceros-de-batalla. Esas naves estaban manteniendo el sector norte bajo vigilancia, cuando súbitamente entre la neblina que ya empezaba a caer sobre la zona pudieron distinguir una silueta. Era una nave que se acercaba desde el noreste. Era el crucero-ligero *Chester* del grupo de Hood. Los alemanes casi de

inmediato identificaron su nacionalidad, pero en el barco británico su tripulación dudó, y su capitán continúo viajando a gran velocidad hacia los cuatro contactos. En poco tiempo se halló a escasos 5,500-metros y a esa distancia en su barco hicieron un amargo descubrimiento. ¡Eran los alemanes!, ¡Era una trampa! A ellos les habían dejado acercarse. La orden fue dada y comenzó un viraje de emergencia. Demasiado tarde. Un diluvio de proyectiles fue lanzado en su contra.

Eran 4 barcos contra 1. En solo cinco minutos el *Chester* fue alcanzado

17 veces; los servidores de todas sus piezas de artillería, el personal del puente, y el personal de la estación de señales, todos fueron diezmados terriblemente, el telémetro y todos sus operarios fueron lanzados por la borda por un impacto directo, el sistema de comunicación interno fue alcanzado y destrozado, y tres de sus cuatro piezas de artillería de 152mm (su armamento principal) quedaron de inmediato fuera de combate, además varios incendios estallaron a lo largo de la nave. Pero la sala de máquinas del barco y el sistema de dirección aún estaban intactos, la orden ya había sido dada, el barco logró efectuar su viraje de emergencia y, aunque aún le perseguían ahora se alejaba a toda velocidad. La vapuleada fue severa; ya no podía enviar más mensajes para pedir ayuda, su aparato inalámbrico estaba fuera de combate, pero el sonido de las descargas atrajo a los cruceros-de-batalla de Hood, y estos se dirigieron hacia el sonido de la acción a toda velocidad.

El crucero-ligero británico ya no podía enviar mensajes; ese no era el caso de los barcos alemanes. Casi tan pronto como el *Chester* fue arrasado por el diluvio de proyectiles llegaba a manos de Hipper un reporte exacto de lo que estaba sucediendo.

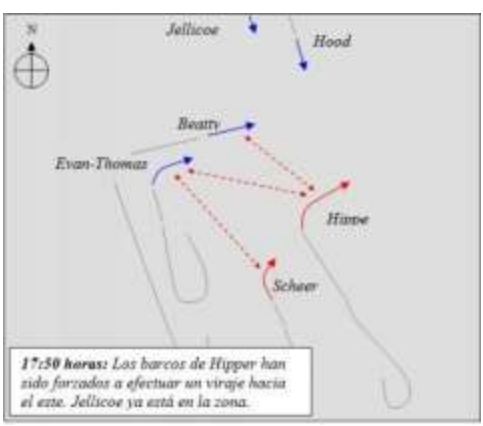
Lo interesante es que ese mensaje lo había recibido desde otro crucero-de-batalla, el cual había usado su semáforo para retransmitir la información; minutos antes la estación inalámbrica de su barco-insignia, el *Lützow*, había sido alcanzada por un proyectil de 381mm. Hipper ahora sabía que una unidad ligera enemiga se había topado con su mini-vanguardia. Era un dato más, pero aún no podía saltar a ninguna conclusión sí habían más enemigos en la zona. Además él tenía las manos ocupadas en su combate contra los acorazados de Evan-Thomas, y por sí eso fuera poco, pronto tuvo más preocupaciones inmediatas. A las 17:40 sus vigías avistaron como a 12,700-metros hacia el noroeste salía de entre una nube de neblina la columna-de-batalla con los cuatro cruceros de Beatty, y se acercaba en un curso de intercepción.

Aquel regresaba a la lucha y sus barcos llegaban disparando todas las armas que aún les quedaban, es más, en minutos el rumbo trazando les llevaría a efectuar un peligroso ataque tipo-T contra la cabeza de la columna de los cruceros alemanes. Así,

bajo la enorme presión de los cruceros de Beatty que llegaban desde el noroeste, y de los súper-acorazados que estaban bombardeándole, y que ahora también habían efectuado un viraje hacia el este siguiendo

a los cruceros-de-batalla, Hipper fue obligado a efectuar maniobras evasivas para no ser atrapado. Primero a las 17:47 sus barcos efectuaron un viraje hacia el noreste, que luego fue seguido por otro viraje directamente hacia el este, de esa manera estaba alejándose de sus enemigos; pero sus barcos continuaban sufriendo impactos, y el más severo lo sufrió el *Derfflinger*. A éste le alcanzaron en la proa, cerca de la línea de flotación, poco a poco comenzó a embarcar toneladas de agua que le fueron inundando su sección delantera, y solo tras un largo esfuerzo las inundaciones fueron contenidas, pero a duras penas. Ese barco estaba en un serio aprieto.

Pero más importante aún: Hipper había sido forzado a virar hacia el este, y al hacerlo ya no podía mantener bajo vigilancia al sector del mar que se extendía frente a los acorazados de la Flota de Alta Mar. De hecho, los acorazados alemanes que iban a la cabeza de su columna comenzaron a virar hacia el noreste al ver la maniobra de Hipper y para evitar que los dreadnoughts del 5º efectuaran un ataque tipo-T contra ellos, pero sin su vanguardia explorando el sector norte Scheer no podía saber que la Gran Flota estaba en la zona. Y precisamente. La flota británica finalmente estaba arribando. A las 17:45 horas en el crucero-de-batalla *Lion* un vigía que estaba atisbando el horizonte que se extendía a babor de su nave llamó la atención de todos los que estaban en la estación de compases hacia el noroeste, Beatty y su séquito de inmediato alzaron sus binoculares en esa dirección, y observaron una oscura silueta que pronto reconocieron, era el crucero-blindado *Black Prince*. Ellos sabían que esa nave precedía a las seis columnas-de-navegación de la Gran Flota. El núcleo finalmente había arribado y estaba un poco más allá del crucero-blindado fuera de su alcance visual. La vanguardia británica había sobrevivido. Era el momento de acabar con los alemanes.



La Gran Flota había arribado. La superioridad numérica gozada por los alemanes por cuarenta y cinco minutos de combate sobre Beatty se había esfumado. Pero faltaba un poco más de tiempo para que los grandes barcos de Jellicoe entraran en acción: en éste momento, entre las columnas-de-navegación británicas y la muy estirada columna-de-batalla alemana, existía una distancia aproximada de 43-kilómetros, una distancia que desaparecía a una velocidad combinada de 40-nudos; en poco menos de media-hora los veinticuatro acorazados de la Gran Flota chocarían contra los veintidós de la Flota de Alta Mar.

Ahora más que antes los comandantes de ambas flotas necesitaban que sus vanguardias les mantuvieran informados de todos los movimientos del enemigo. Y

existe otra realidad: de estos dos solo Jellicoe sabía que la flota enemiga estaba presente, Scheer no tenía la menor idea de lo que se acercaba, tampoco que Hipper había sido obligado a efectuar una retirada hacia el este para evitar que se efectuara en su contra un ataque tipo-T (el aparato inalámbrico de su barco estaba fuera de combate). El vicealmirante británico le había privado a Scheer de su cortina protectora, además, al estar navegando hacia el este el humo producido por las chimeneas de sus cuatro cruceros-de-batalla oscurecía aún más el horizonte. De una manera sutil Beatty había colocado un obstáculo tanto para los vigías alemanes en los cruceros como en los acorazados que se acercaban desde el sur. Era una maniobra genial para que Jellicoe lograra una sorpresa total.

Y no solo los cruceros-de-batalla alemanes habían sido retirados del camino. A las 17:35 horas los cuatro cruceros-ligeros que antes se habían hallado frente a Hipper también habían partido hacia el este cuando partieron tras el maltrecho *Chester*. Pero también esa pequeña escaramuza trajo consigo una desagradable sorpresa para los

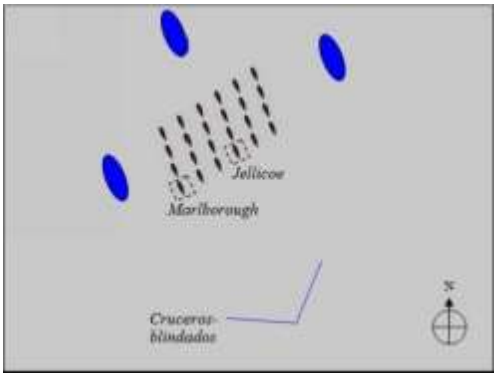
alemanes, porque casi tan pronto como el crucero-ligero británico se adentró en una espesa cortina de neblina rumbo hacia el este, llegaron en dirección opuesta y a una velocidad de 25-nudos, los tres cruceros-de-batalla del 3er Escuadrón acompañados por sus unidades ligeras. La distancia era de solo 9,000-metros. Las agujas del reloj marcaban las 17:55 horas. Las grandes piezas de artillería de 305mm de los enormes cruceros-de-batalla tronaron lanzando andanada tras andanada casi a quemarropa sobre el cuarteto de pequeños cruceros-ligeros que no tuvieron más opción que iniciar un frenético escape hacia el sur. La neblina que había ayudado al *Chester* ahora les ayudó,

en cinco minutos dos de ellos, el *Frankfurt* y el *Elbing*, lograron escapar sin daño alguno, el *Pillau* fue alcanzado por un proyectil de 305mm que le causó una gran cantidad de daño a varias calderas y le redujo la velocidad de escape hasta 24-nudos, pero también logró adentrarse en la neblina dejando atrás a sus enemigos. Sin embargo el *Wiesbaden* fue alcanzado por varios proyectiles de grueso calibre que le destruyeron la sala de máquinas y pronto quedó a la deriva. Pero mientras que los cruceros-ligeros que podían hacerlo escapaban, para los alemanes llegó ayuda.

Del oeste apareció una nutrida agrupación de naves ligeras. Eran 31 destructores acompañados por el crucero-ligero *Regensburg*, y todos ellos podían lanzar un verdadero enjambre de torpedos contra los tres cruceros-de-batalla de Hood. Era imperativo retirar a esas naves de ese combate, su comandante ordenó a las unidades pesadas que efectuaran un viraje a toda velocidad hacia el noreste, pero el crucero-ligero que les acompañaba, el *Canterbury*, y los 4 destructores, recibieron la orden de interceptar al enemigo. La superioridad alemana era abrumadora, pero extrañamente solo doce destructores atacaron, algunos torpedos fueron lanzados contra los cruceros-de-batalla que ahora se retiraban a gran velocidad, pero gracias al heroico esfuerzo del pequeño grupo de naves ligeras británicas que interfirieron con su avance los alemanes no lograron un solo impacto. Era un triunfo para la diminuta retaguardia, pero pagó su precio, uno de los destructores se fue a pique, y pronto los restantes se batieron en retirada tras la pista de Hood. Así, con su ataque rechazado, los barcos alemanes viraron hacia el suroeste para unirse a Hipper.

Era un combate intenso, y en poco tiempo su intensidad aumentaría exponencialmente, porque los acorazados de la Gran Flota pronto se unirían a la acción.

Así, al mismo tiempo que las naves de Hood se lanzaban sobre los cruceros-ligeros alemanes, a las 18:00 horas el acorazado *Marlborough* (barco que se hallaba a la cabeza de la columna-de-navegación en el extremo suroeste) le reportaba a Jellicoe que finalmente habían establecido contacto visual con los cruceros-de-batalla de Beatty, los cuales estaban viajando hacia el este a gran velocidad disparándole a un enemigo que



estaba fuera de su campo visual. Y he aquí un problema para los británicos, la Gran Flota estaba a punto de unirse a la batalla, pero aunque Beatty había tendido una trampa magistral había fallado por completo en seguir enviándole reportes a su comandante-en-jefe, y sin detalles exactos de lo que estaba ocurriendo hacia el sur la tarea de Jellicoe se dificultaba enormemente. Ahora tenía que efectuar un cambio de las vulnerables columnas-de-navegación a la columna-de-batalla. Y tenía que hacerlo lo más pronto posible.

Jellicoe sabía que desde algún lugar al sur se acercaba Scheer, el problema era determinar sí aquel estaba a su costado de babor o en el de estribor. Las flotas se acercaban a una velocidad combinada de cuarenta nudos y Jellicoe no podía darse el lujo de esperar a que el enemigo apareciera en el horizonte para tomar la decisión, tenía que virar hacia la derecha o la izquierda para pasar de seis columnas-de-navegación a una columna-de-batalla. Ahora la visibilidad se había reducido a 14,500-metros y de esperar los adversarios ya estarían unos sobre los otros cuando comenzara a hacerlo.

¿Derecha o izquierda?, esa era la pregunta. De virar en la dirección errada Jellicoe se alejaría de su presa; virar en la dirección correcta le colocaría en una posición magnifica para efectuar un ataque tipo-T sobre la cabeza de la columna alemana y le causaría una enorme cantidad de daño. Ahora más que antes necesitaba información exacta.

Pero Jellicoe no era el único que necesitaba más información. El combate entre Beatty y Hipper continuaba, y éste último ya había recibido informes perturbadores, en primer lugar a las 17:50 horas había recibido noticias procedentes de sus cruceros-ligeros: hacia el

noreste aquellos se habían topado con un crucero-ligero enemigo. ¿Era

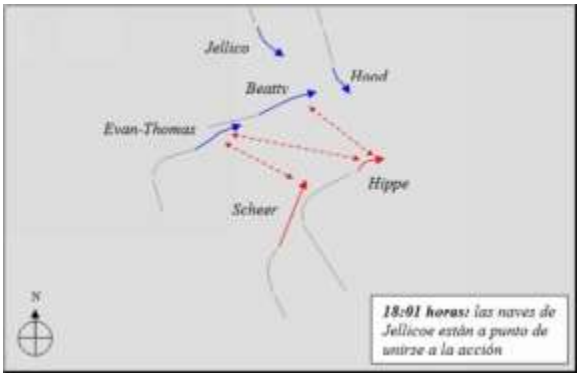
posible qué otro grupo de barcos se hallara en la zona? No había más opción que esperar hasta que llegara más informes de sus unidades ligeras, cuando súbitamente a las 18:02 horas llegó un perturbador mensaje, sus pequeños cruceros se habían topado con unidades pesadas, probablemente acorazados. Y aquel reporte fue seguido rápidamente por otro mensaje urgente: el *Wiesbaden* estaba a la deriva. ¡Unidades pesadas enemigas hacia el noreste! Los maltrechos cruceros-de-batalla de Hipper se hallarían en poco tiempo bajo el fuego cruzado de los nuevos arribos y los barcos de Beatty y Evan-Thomas que venían tras ellos y continuaban atacándoles desde el oeste.

Ahora, por la cantidad de daño que sus barcos ya habían experimentado, el vicealmirante optó por alterar el rumbo para alejarse de la nueva agrupación enemiga en lugar de lanzarse a confirmar el avistamiento, clara evidencia que la capacidad de combate de sus barcos se había reducido enormemente. Pero aún con el cambio de rumbo sus barcos continuaban luchando contra los de Beatty y Evan-Thomas con gran intensidad, aunque ya para éste momento la acumulación de daños sufridos, el agotamiento de las tripulaciones, y una visibilidad cada vez más reducida provocaron que fueran pocos los impactos sufridos en ambos bandos.

El perturbador mensaje recibido por Hipper también llegó a manos de Scheer. Éste también decidió que era más prudente girar unos cuantos grados hacia estribor siguiendo a Hipper y manteniendo a sus cuatro acorazados *König* suficientemente cerca de los barcos de Evan-Thomas para mantenerlos bajo fuego. Pero Scheer no sabía que la nueva dirección en la que viajaba le acercaba un poco más a los barcos de Jellicoe.

El atardecer había llegado, la luz comenzaba a desaparecer y la neblina también comenzaba a extenderse por la zona; en el *Iron Duke*, el acorazado en el que viajaba Jellicoe, él tenía un campo de visión de solo unos cuantos kilómetros a la redonda; necesitaba más que eso para hallar a los acorzados de Scheer. Era fundamental que cualquiera de sus subordinados que ya estaban en contacto con el enemigo le indicara lo que estaba sucediendo, especialmente hacia donde se dirigía. Los segundos y los minutos pasaban inexorablemente y él no recibía más reportes. Consciente que tenía que tomar una decisión en poco tiempo envió un mensaje al *Marlborough*, el acorazado que ya

había reportado estar en contacto con los cruceros-de-batalla, Jellicoe requería de Beatty más detalles de lo que estaba sucediendo, entonces por semáforo los oficiales del *Marlborough* le enviaron la solicitud del comandante-en-jefe al comandante de los cruceros-de-batalla, mientras que el mismo Jellicoe le comentaba a los oficiales que le rodeaban: "Desearía que alguien me dijera quien ésta disparando, y contra quienes lo está haciendo". Segundos más tarde los barcos de Beatty entraron en su campo de visión, esos barcos se hallaban a escasos 9,000-metros disparándole a un enemigo que,



para Jellicoe en éste momento, era invisible. Un minuto más tarde partía otro mensaje del comandante-en-jefe ésta vez por medio de los semáforos de su barco y se dirigió a Beatty con la siguiente pregunta: "¿dónde ésta la flota de batalla enemiga?" En otras palabras, ¿dónde estaban los acorazados alemanes? Eran las 18:01 horas.

Mantener un constante flujo de información. Esa era la tarea de la vanguardia. De cualquier vanguardia. Proveer a su comandante-en-jefe con informes detallados de lo que estaba sucediendo, y entre todos los reportes que aquel necesitaba él tenía que saber donde estaba el núcleo de la flota contraria para decidir cual sería la mejor forma de enfrentarla.

En éste momento tanto Hipper como Beatty estaban fallando en su misión: por el daño ya experimentado en sus barcos Hipper había sido obligado a efectuar maniobras evasivas que le alejaban de los acorazados británicos, mientras que Beatty había perdido el contacto visual con los acorazados alemanes desde poco antes de las 17:10 horas, cuando él se había alejado de la acción a toda velocidad, y

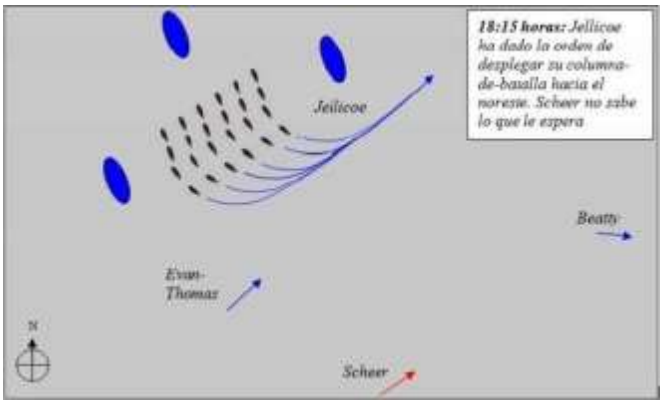
ahora que regresó a la lucha la reducida visibilidad le impedía ver a los acorazados alemanes que estaban a poco más de dieciocho kilómetros hacia el suroeste; de hecho, la visibilidad para Beatty se había reducido hasta 14,500-metros, y sus cuatro cruceros-de-batalla ya solo le estaban disparando intermitentemente a los barcos de Hipper. Más al norte la visibilidad aún era más escasa, Pero el británico había recibido una orden directa de su comandante-en-jefe, por los siguientes cinco minutos Beatty y quienes le rodeaban en la estación de compases atisbaron afanosamente el horizonte para encontrar a los acorazados alemanes: solo tenían cerca a los cruceros-de-batalla de Hipper, y no le quedó más remedio que mandar el siguiente mensaje a las 18:06 horas: "Cruceros-de-batalla

enemigos viajando hacia el este". Ese informe no le ayudaba en nada a Jellicoe, quien desesperado le contesto de inmediato: "¿Dónde ésta la flota de batalla enemiga?".

Beatty y sus hombres estaban fallándole. Aquellos continuaron atisbando el horizonte, pero aparte de los barcos de Hipper los restantes barcos que tenían dentro de su contacto visual solo eran amigos: del este llegaban a toda velocidad los tres cruceros-de-batalla del contra-almirante Hood, estos de inmediato comenzaron a maniobrar para integrarse a la columna-de-batalla de Beatty, desde el norte se acercaban Jellicoe y sus acorazados, un poco al frente de estos se hallaban tres de los cuatro cruceros-blindados del 1er Escuadrón de Cruceros, los cuales formaban una pequeña vanguardia ante el núcleo, y del suroeste llegaban los súper-acorazados de Evan-Thomas. Y he aquí que, precisamente, ¡los barcos de Evan-Thomas estaban en contacto con los acorazados alemanes y les estaban disparando!, pero ni a ese oficial se le ocurrió dar un reporte de a quien le estaba disparando, ni a Beatty se le ocurrió preguntárselo.

Jellicoe ya tenía que tomar una decisión. ¿Babor o estribor? Pero no tomaría esa decisión totalmente ciego, él ya tenía algunas piezas del rompecabezas, Beatty ya le había informado que los cruceros-de-batalla enemigos estaban viajando hacia el este, podía asumir que los cruceros alemanes estarían desplegados frente a los acorazados y que aquellos estarían viajando hacia el este, hacia estribor, sí desplegaba a sus barcos en esa dirección podría hallarse viajando en un curso paralelo al de Scheer. Tenía que tomar una decisión. Ya. Pero de pronto sucedió, el semáforo del crucero-de-batalla *Lion* cobró vida y finalmente llegaba a sus manos el tan ansiado mensaje con el que despejaría todas sus dudas. A las 18:14 horas recibió el siguiente reporte: "Flota de batalla enemiga a la vista…el más cercano de los barcos ésta a once kilómetros…rumbo noreste". Beatty había

cumplido con su trabajo, la incógnita había sido resuelta, y a las 18:15 horas Jellicoe dió la señal. Ahora sus 24 acorazados comenzaron a virar hacia el noreste, y así, una tras otras sus divisiones fueron hallando en rápida sucesión sus puestos dentro de la inmensa columna-de-batalla que llegaría a tener dieciséis kilómetros de largo.

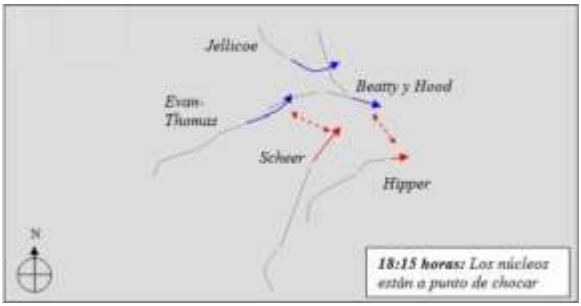


La tan esperada batalla entre los núcleos estaba a punto de acontecer. Jellicoe contra Scheer, el encuentro decisivo entre los dreadnoughts de dos naciones en pugna, y a su alrededor decenas de barcos de menor tamaño ya se hallaban efectuando sus propias maniobras para unirse a la acción, pero es en éste preciso momento cuando los británicos lograron evitar un desastre. Por muy poco.

Cerca de cincuenta acorazados estaban a punto de chocar, pero en el gran trecho de mar en el que se estaba desarrollando la batalla un centenar de barcos se encontraban buscando sus propias estaciones de batalla alrededor de los grandes dreadnoughts, y de todos esos barcos quiero que centremos nuestra atención en los cruceros-de-batalla británicos. Para éste momento las cuatro naves que le quedaban a Beatty continuaban viajando hacia el este, aún presionando a Hipper, pero un poco más lejos hacia el este estaban los tres cruceros de Hood. Estos barcos habían logrado escapar de todos los torpedos que les habían disparado los destructores alemanes y ahora que estaban viajando hacia el oeste habían establecido contacto visual con los cuatro barcos de Beatty. El comandante recién llegado tomó la decisión de partir al encuentro de aquel cuarteto y colocar a sus propios barcos a la cabeza de esa columna-de-batalla; las órdenes fueron dadas y pronto sus naves se hallaron cerrando la distancia que

les separaba de los otros cruceros a una velocidad muy cercana a los cincuenta nudos, en muy pocos minutos siete cruceros-de-batalla estarían unidos en una sola columna-de-batalla que podría ejercer una enorme presión sobre Hipper.

Aquellos estaban efectuando aquella compleja coreografía cuando la imprudencia de otro oficial casi provoca una colisión entre dos barcos británicos. Desde el norte se acercaba el contra-almirante Robert Arbuthnot con los cuatro cruceros-blindados del 1er Escuadrón los que hasta poco antes habían sido una pequeña vanguardia frente a los dreadnoughts de Jellicoe, pero ahora que el núcleo se había unido a los cruceros-de-



batalla los obsoletos cruceros-blindados tenían que maniobrar para colocarse en la retaguardia de la columna de Beatty. Pero el comandante recién llegado no se perdería por nada la oportunidad de unirse a la acción de inmediato y he aquí el error que éste cometió: justo frente a él se podía observar a los cruceros de Beatty y Hood cerrando la distancia para que estos se unieran, los barcos del primero se acercaban desde el oeste, los del segundo desde el este, como una puerta que se estaba cerrando, y entre aquellas dos falanges que se acercaban Arbuthnot pudo observar que más al sur estaba a la deriva el maltrecho crucero-ligero *Wiesbaden* y sin pensarlo dos veces se lanzó a atacarle, y no le importó cortarle el camino a Beatty. A toda velocidad el *Defence*, el barco de Arbuthnot, llegó desde el norte y casi choca contra el *Lion*, el cual, aún disparando contra los alemanes, tuvo que efectuar un viraje de emergencia y por un escaso centenar de metros evitó la colisión. El reloj marcaba las 18:15 horas. Se había evitado una colisión por muy poco, y por extraño que parezca sin preocuparse por nada Arbuthnot guió al *Defence* contra el *Wiesbaden*, mientras que era seguido por un segundo crucero-blindado, el *Warrior*. Pronto ese par de barcos estuvo a la distancia adecuada y sus armas de 234mm tronaron, enviando pesados proyectiles contra el ya muy dañado crucero-ligero alemán.

Allí no terminó lo sucedido con Arbuthnot, sin embargo éste es el momento apropiado para hacer un pequeño resumen de lo sucedido durante las primeras dos horas y media de la famosa batalla. La primera fase de la acción, “la carrera hacia el sur”, había comenzado a las 15:45 horas y terminó a las 16:54. En ella los alemanes habían viajado hacia el sur buscando a sus acorazados y en el proceso le habían

hundido a los británicos dos cruceros-de-batalla y habían alcanzado un mínimo de 44

veces a esos y a los otros barcos de Beatty, mientras que los británicos solo habían logrado 17 impactos sobre sus adversarios: por cada proyectil británico que daba en el blanco los alemanes lograban dos y medio.

Luego tenemos a la segunda fase de la batalla, “la carrera hacia el norte”, la cual se había llevado a cabo desde las 16:54 horas hasta las 18:15. Durante todo ese tiempo la vanguardia británica había viajado hacia el norte buscando a sus propios acorazados y en ese combate los barcos de Beatty se habían enfrentado contra la vanguardia de Hipper y contra los elementos delanteros de la columna-de-batalla de Scheer (la mayor parte del tiempo solo habían luchado contra los cuatro acorazados de la clase— *König*).

Durante ese período de tiempo el duelo fue bastante parejo, ambos bandos habían logrado cerca de cuarenta impactos, los alemanes obteniendo 18 aciertos, los británicos 19. La eficiencia en el fuego alemán se había reducido enormemente, y ahora la Gran Flota británica con sus veinticuatro acorazados estaba a punto de unirse a la acción.

Impactos en barcos alemanes: *Seydlitz*: 6; *Lützow*: 5; *Derfflinger*: 3; *Markgraf*: 3; *König*: 1; *Grosser Kurfürst*: 1; **impactos en barcos británicos:** *Malaya*: 7; *Lion*: 4; *Barham*: 4; *Warspite*: 2;

Tiger: 1.

La batalla entre los núcleos. Jellicoe contra Scheer

El encuentro entre los dreadnoughts, el momento crucial de la batalla entre dos flotas de acorazados, había llegado. Jellicoe había dado la orden de desplegarse en la formación-de-batalla. En el *Iron Duke* el timón de su barco giró hacia la izquierda. Poco a poco su nave de 25,800-toneladas comenzó a virar hacia babor; a su derecha e izquierda los comandantes de las otras cinco columnas ya estaban bajo alerta en sus barcos guías, ellos ya habían recibido la orden de virar hacia babor, y cuando observaron el viraje del barco-insignia ordenaron ejecutar la misma maniobra, así los seis acorazados que lideraban a cada columna-de-navegación fueron efectuando su propio viraje, y tras ellos comenzaron a virar los restantes barcos de cada división; de esa manera todos formarían en solo cuatro minutos su enorme columna-de-batalla. Era el momento culminante de la Batalla de Jutlandia. Con la información Jellicoe había tomado su decisión, su flota ahora se hallaría desplegada en una columna de dieciséis kilómetros de largo, ahora ya no existiría obstrucción algunas para las enormes piezas de artillería de sus barcos.

Y tanto Hipper como Scheer no tenían la menor idea que estaban a punto de chocar contra los acorazados de la Gran Flota, y por ahora estaban ocupados en la lucha contra Beatty y Evan-Thomas, cuando de pronto a los alemanes se les ofreció un blanco muy tentador. Los barcos de Beatty y Hood estaban efectuando las maniobras para formar una columna-de-batalla con siete cruceros-de-batalla. Estos estaban convergiendo hacia un punto en el mapa, cuando se pudo observar como entre las dos columnas de cruceros aparecían dos barcos un poco más pequeños que imprudentemente pasaron frente a los de Beatty, y les cortaron tan repentinamente el camino que el crucero-de-batalla *Lion* tuvo que efectuar una violenta maniobra evasiva para evitar una colisión, y ahora los dos barcos recién llegados se lanzaron a toda velocidad hacia el inutilizado *Wiesbaden*. Era Arbuthnot, y ahora su imprudente maniobra le puso en un enorme peligro, porque entró de lleno en la zona batida por las armas de los dreadnoughts y los cruceros-de-batalla alemanes que de inmediato les dieron una calurosa bienvenida.

El acorazado *König* tomó al *Defence* como objetivo para sus armas de 305mm, el crucero *Seydlitz* le disparó con las suyas de 150mm; pocos segundos después se les unía el fuego de las armas de 305mm de los acorazados *Grosser Kurfürst*, *Markgraf*, *Kronprinz*, y *Kaiser*. La distancia era de solo 7,300-metros; tenía que suceder, a las 18:19 horas el crucero-blindado *Defence* fue alcanzado en rápida sucesión por varios proyectiles de grueso calibre, y simplemente estalló en mil pedazos.

No hubo un solo sobreviviente de

sus 903 marineros. La imprudencia de Arbuthnot le había costado la vida a él y a un millar de hombres. Los británicos habían perdido un tercer barco de gran calado.

Es muy probable que el *Warrior* le hubiera seguido. En poco tiempo fue alcanzado por numerosos proyectiles que le causaron una enorme cantidad de daño; le impactaron con 15 de grueso-calibre y 6 de calibre-medio. La única opción sensata era retirarse a toda velocidad de aquella galería de tiro, y su capitán efectuó un viraje de emergencia hacia el noreste a toda velocidad. Pero su barco estaba en la mira de los alemanes. Todo parecía perdido. Sin embargo un evento fortuito llegó para salvarle.

Unos cuantos minutos antes, y un poco más lejos estaban las columnas-de-navegación británicas integrándose para formar su columna-de-batalla. En cuestión de minutos aquella quedó totalmente formada y continuó viajando hacia el noreste, ya todos sus barcos estaban listos para entrar en acción, y es en éste momento en el que apreciamos una realidad muy interesante: la cabeza de la columna-de-batalla británica no tenía a ningún enemigo a la vista. Todo por una simple realidad: la visibilidad continuaba deteriorándose.

Se ha determinado que en ese momento el barco que guiaba a la columna-de-batalla británica, el acorazado *King George V*, estaba a solo 15-kilómetros del *König*, el barco guía de la columna de Scheer. En condiciones normales ambos ya estarían disparándose, pero la neblina y el humo producido por las chimeneas de los cruceros-de-batalla de Beatty impidieron que aquel acorazado británico, y los siete que le seguían, pudieran ver a sus enemigos; sin embargo el noveno acorazado dentro de la columna británica, el *Iron Duke* de Jellicoe, súbitamente logró establecer un contacto visual intermitente con el *König*, y aún cuando se hicieron algunos disparos contra aquel, y algunos dieron en el blanco causando una cantidad sustancial de daño, su fuego tuvo que detenerse tras solo efectuar algunas andanadas cuando el acorazado alemán finalmente desapareció entre la neblina.

A lo largo de la columna otro dreadnought comenzó a disparar. Era el *Marlborough*.

Éste ocupaba el vigésimo-primer puesto dentro de la formación. Eran las 18:17 horas cuando sus artilleros comenzaron a disparar. La

distancia hacia el barco alemán que tenía en sus miras era tan solo de 12,700-metros, pero la visibilidad había disminuido tanto que su tripulación solo lograba distinguir vagamente la silueta de un barco que se cree era el acorazado *Kaiser* (el quinto en la columna-de-batalla alemana). El fuego del *Marlborough* también fue intermitente y no logró un solo impacto, y desde ese momento, hasta casi las 18:35, otros barcos arriba y abajo del punto donde estaba el *Marlborough*

también abrieron fuego, pero la evidencia indica que su efectividad fue mínima, solo el *König* sufrió daños de importancia.

El tan ansiado duelo entre los acorazados estaba tornándose en un enorme fiasco por la falta de visibilidad, entonces los artilleros británicos volcaron toda su frustración sobre el desafortunado *Wiesbaden* que estaba más cerca y a plena vista de todos en la columna-de-batalla. Un diluvio de proyectiles de diferentes calibres le impactaron pero por alguna razón el barco se mantuvo a flote (existe la posibilidad de que los proyectiles-perforantes de grueso calibre simplemente le atravesaran de costado a costado sin que su espoleta fuera detonada).

La visibilidad era escasa para ambos bandos. Lo mismo sucedía con los alemanes, ellos no sabían que ya estaban enfrentando a la Gran Flota. Sabían que les estaban disparando y cuando lograban distinguir algo entre la bruma hacían algunos disparos que sabemos fueron efectuados contra la retaguardia de la columna-de-batalla británica, pero ninguno de sus proyectiles dió en el blanco. De hecho, era tan poco lo que los alemanes podían ver, que ellos optaron por dirigir el fuego de sus armas contra un enemigo que, aún cuando las condiciones eran cada vez peores, aún podían ver con un poco más de claridad: los barcos de Evan-Thomas.

Los cuatro súper-acorazados bajo el mando de aquel oficial ya habían entrado en contacto visual con la retaguardia de la inmensa columna-de-batalla de Jellicoe, esa era la formación principal y tenían que unírsele, por lo tanto éste oficial ordenó a sus barcos cerrar la distancia con la columna para ocupar su puesto de batalla (en una situación normal tendrían que encontrarse a la cabeza de la columna de Jellicoe, por ser los barcos más modernos de la flota, pero en ésta ocasión sería imposible colocarse allí, por lo tanto decidió partir hacia la retaguardia), pero al mismo tiempo continuaban luchando contra los alemanes. Contra los barcos de Evan-Thomas se enfrentaban doce acorazados, los - *König*, los - *Kaiser* y los – *Helgoland*, pero aún cuando

la concentración de armas en su contra era sustancial tres de los cuatro súper-acorazados no sufrieron un solo impacto, y solo el cuarto de ellos, el *Warspite*, sufriría una cantidad sustancial de daño por un evento desafortunado que le dejó expuesto al fuego alemán.

A las 18:19 horas Evan-Thomas ordenó efectuar la maniobra hacia babor que les colocaría a la retaguardia de la gran columna-de-batalla, tres de sus barcos iniciaron el viraje sin problemas, pero el timón del *Warspite*, el tercer barco en su formación, quedó trabado hacia babor y el barco comenzó a dar una vuelta completa de 360º casi chocando contra el *Valiant*, el último barco, pero lo que es peor, al efectuar el giro

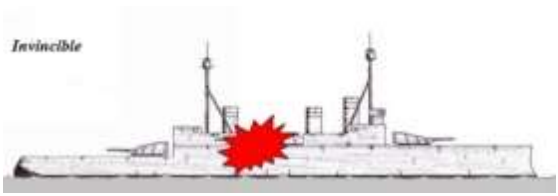
completo se acercó peligrosamente a sus enemigos ofreciéndoles un blanco tentador; al menos siete acorazados alemanes aprovecharon la oportunidad y comenzaron a dispararle proyectiles de 305 y 280, incluso algunas armas de 150mm tronaron (así de cerca estaba). Por varios minutos aquellos le dispararon un torrente de proyectiles hasta que finalmente la avería en el timón fue reparada y el barco pudo alejarse del enemigo tras haber dado dos giros completos de 360º.

Durante todo ese tiempo le alcanzaron con 13 proyectiles de gran calibre y por lo menos 5 de 150mm, los que le causaron daños sustanciales: su superestructura estaba maltrecha, un cañón de 381mm había quedado fuera de acción, y un proyectil de gran calibre le había agujereado en la línea de flotación causándole varias inundaciones en la popa. Pero aún tenía siete piezas de artillería de 381mm operacionales, y a pesar que varias toneladas de agua le habían penetrado el casco no estaba en peligro inmediato, sin embargo su timón aún presentaba problemas. Al barco ya no lo podían manejar desde el puente o la caseta-blindada, solo se le podía maniobrar desde una estación de emergencia. Ese era un serio problema. El acorazado ya no estaba en condiciones de seguir luchando, por lo tanto tuvo que retirarse hacia el norte para darle una oportunidad a sus hombres para que le repararan; pero pronto se percataron que era una tarea imposible. Evan-Thomas recibió la noticia y autorizó la retirada de la nave.

Aquel barco ya no podía continuar combatiendo.

Al mismo tiempo, hacia el este del gigantesco campo de batalla, hallamos a los barcos de Hipper bajo una enorme presión. Hood y Beatty ya habían unido fuerzas. El barco-insignia en el que viajaba el

primero, el *Invincible*, se colocó a la cabeza de la columna-de-batalla que ahora contaba con siete cruceros-de-batalla, y con sus barcos en un curso paralelo y a solo 8,200-metros de los alemanes estaban disparándole con todo lo que tenían a los cinco barcos de Hipper. Los cuatro barcos de Beatty colocaron bajo su fuego a los últimos tres barcos en la columna enemiga, y a partir de las 18:20 horas los tres de Hood concentraron su fuego sobre los dos alemanes que estaban a la cabeza de la formación, el *Lützow* y el *Derfflinger*, y a partir de las 18:26 pudieron observarse un impacto tras otro en el *Lützow*; el fuego más efectivo en su contra provenía del *Invincible*, en unos cuantos minutos los artilleros de esa nave alcanzaron al alemán con ocho de cincuenta proyectiles disparados, un impresionante 16% de aciertos que les valió un comentario positivo de su comandante-en-jefe. Hood se comunicó con el director de artillería quien se hallaba en la plataforma de observación en el mástil-principal diciéndole: "Your firing is very good! Keep it up as quickly as you can! Every shot is telling!" ("¡Los disparos son muy buenos! ¡Manténganlos así con la mayor cadencia posible! ¡Cada disparo ésta siendo efectivo!").



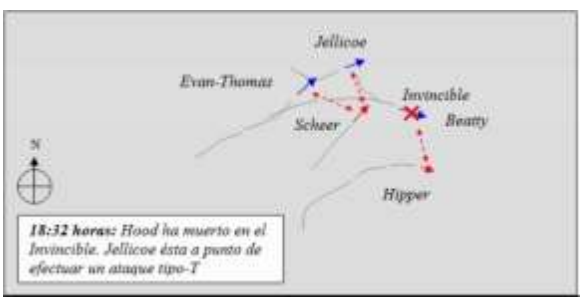
El *Derfflinger* y el *Seydlitz* también fueron alcanzados, pero sus daños fueron menores; sin embargo la situación en el *Lützow* se deterioraba cada vez más. El barco alemán estaba sufriendo una gran cantidad de impactos y los más peligrosos de estos los sufrió en la sección delantera, el crucero fue agujereado justo bajo la línea de flotación, por los boquetes producidos comenzaron a embarcarse toneladas de agua que le inundaron numerosos compartimientos de proa; de un momento a otro los mamparos de su sección delantera podían ceder y el barco se iría a pique. Y para terminar de empeorar la situación el *Invencible* estaba cubierto por neblina que le impedía a los alemanes dispararle. Entonces Hipper decidió efectuar un viraje hacia estribor para alejarse del fuego de la artillería enemiga.

La vanguardia alemana se estaba alejando de la acción. Pero ahora la naturaleza llegó en su ayuda. A las 18:30 una ráfaga de viento sopló despejando la neblina y el humo que hasta el momento habían servido como una cortina protectora para el *Invincible*, y ahora los alemanes tuvieron un blanco perfecto a solo 8,700-metros; todas las armas que aún podían hacerlo tronaron. Los impactos se repitieron. Y sucedió.

Un proyectil de grueso calibre le penetró la torreta-Q en la sección central a las 18:32 horas y estalló en su interior, la explosión hizo detonar numerosos sacos de pólvora y le hizo saltar el techo hacia el cielo, una columna de llamas bajó por la barbeta y alcanzó al polvorín central, y súbitamente la nave fue tragada por una enorme detonación.

Algunos minutos más tarde el humo se despejó, y se pudo ver a la proa y popa del barco aún a flote, pero toda la sección central había desparecido. De su tripulación solo seis hombres sobrevivieron a la catástrofe (incluyendo el director de tiro que había recibido el cumplido de su comandante), pero el contra-almirante Hood y 1,026

marineros habían perdido la vida. Se había perdido a un tercer crucero-de-batalla.



Otro crucero-de-batalla había desaparecido del inventario británico; ellos ya le habían causado una cantidad sustancial de daño a varios barcos alemanes de gran calado, particularmente a los cruceros de Hipper, pero desde el punto de vista material la flota británica estaba siendo derrotada. Ellos ya habían perdido a tres cruceros-de-batalla, un crucero-blindado y tres destructores, hasta éste momento los alemanes solo reportaban la perdida de dos destructores.

Esa era la simple realidad, pero la otra realidad es que ellos estaban en la capacidad de causar más daño. Sus acorazados ya estaban desplegados en formación-de-batalla.

Necesitaban cerrar un poco más la distancia para que la visibilidad ya no fuera un problema. Pero una sorpresa les esperaba.

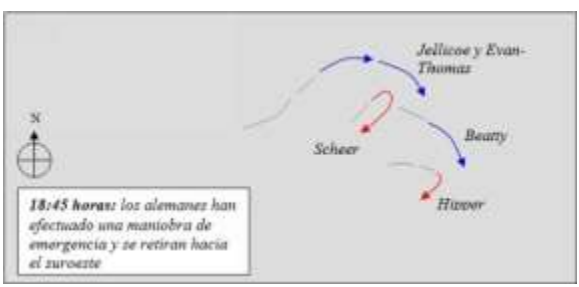
Regresemos al *Iron Duke*, acorazado en el cual encontramos a Jellicoe y que se hallaba en el noveno puesto en su columna-de-batalla. El acorazado le había estado disparado al *König* por algunos minutos, pero finalmente un poco antes de las 18:35

horas le perdió de vista entre el humo y la neblina, y desde ese momento ya no tuvo más contactos. Y con cada minuto que pasaba la luz continuaba desapareciendo; literalmente el escenario era cada vez más gris. Por los siguientes minutos la columna mantuvo el curso y la velocidad en la que viajaba, más atrás algunos barcos aún continuaban disparándole al enemigo, pero poco a poco su fuego también concluyó y a las 18:35 las armas enmudecieron completamente. Se había perdido el contacto con la flota-de-batalla alemana. Jellicoe tenía que actuar antes de que el enemigo despareciera hacia el sur, y para ello a las 18:44 ordenó efectuar dos virajes pronunciados hacia estribor. La maniobra fue efectuada sin perder tiempo, primero los británicos se hallaron viajando hacia el este-sur, luego estaban haciéndolo hacia el sureste. Era un viraje sustancial, y arriesgado, pero Jellicoe tenía que actuar, sin embargo desde la estación de compases en el *Iron Duke* no se veía rastro alguno del enemigo.

El comandante-en-jefe solicitó un informe a todos los otros barcos de la columna. La respuesta también fue desalentadora. No había un solo enemigo a la vista. ¿Qué había pasado?, ¿en dónde se habían metido los alemanes?

La respuesta la tenemos en una decisión tomada por Scheer en algún momento entre las 18:20 y las 18:35 horas. Durante los primeros minutos de aquel cuarto de hora el comandante alemán había observado el combate que se desarrollaba entre sus acorazados que iban a la cabeza de su columna y los cuatro de Evan-Thomas; sin embargo, sabemos que ya para ese momento Scheer sospechaba que en algún lugar de la zona podía estar la flota-de-batalla enemiga, pero aún no estaba seguro. El *Friedrich der Grosse*, el barco en el que él viajaba, ocupaba el décimo-tercer puesto dentro de su columna-de-batalla, delante de él estaban doce barcos y de todos ellos solo algunos de los primeros, particularmente el *König*, *Grosser Kurfürst*, *Kronprinz* y *Markgraf*, estaban combatiendo contra un enemigo distante que no podía discernir, pero solo era una lucha intermitente, y de aquel cuarteto el *König* había sido alcanzado varias veces, mientras que en otros barcos a lo largo de la columna se reportaba la caída de proyectiles aquí y allá que eran lanzados por un enemigo que se hallaba escondido entre la neblina.

Scheer no sabía que tan cerca estaba el enemigo, y en éste momento decidió actuar con cautela. Él compactaría a su columna-de-batalla, que ya se había extendido peligrosamente; y traería más cerca a los cruceros de Hipper, para que volvieran a colocarse frente a la flota a cumplir con su tarea. Así, a las 18:35 fue izada una señal para todos sus barcos, incluyendo a sus cruceros, para que efectuaran un viraje de emergencia conocido como el *Kehrtwendung*, una maniobra innovadora ideada por los alemanes para alejarse en segundos de una zona de enorme peligro: ésta consistiría en que todos los barcos de una columna efectuaran un giro simultáneo de 180º hasta que las proas de todos se hallaran apuntando hacia el suroeste. Dos minutos más tarde los banderines que habían sido izados en el barco-insignia para indicar la intención del comandante fueron arriados, la maniobra tenía que ejecutarse. En el acto dieciocho acorazados de Scheer efectuaron aquel giro de 180º (los cuatro últimos pre-dreadnoughts no lo harían hasta un poco más tarde, ellos estaban muy lejos). Incluso los cruceros-de-batalla de Hipper que estaban hacia el sureste efectuaron la misma maniobra. Para las 18:45 horas todos los barcos alemanes ya se hallaban viajando hacia el suroeste, el contacto con los británicos había desaparecido por completo. Ahora los adversarios se alejaban unos de los otros a gran velocidad. De pronto ya solo aquí y allá se escuchaban algunos disparos esporádicos en el inmenso campo de batalla.



La maniobra de emergencia, la oscuridad del atardecer, y la neblina, todas ayudaron a que los alemanes dejaran atrás a sus enemigos. Todos los barcos del káiser estaban replegándose hacia el suroeste, pero uno de los de gran calado, el *Lützow*, lo estaba haciendo con una enorme dificultad: la enorme cantidad de daño que ya había sufrido en la línea de flotación le habían dejado a duras penas a flote. Reconociendo esa realidad Hipper aceptó que su arruinado barco-

insignia ya no estaba en condiciones de continuar luchando, ese barco tenía que dejar la batalla; pero el vicealmirante no abandonaría a su grupo. De un momento a otro la acción podría reanudarse y él tenía que estar allí para tomar el mando de sus naves. El barco-insignia ya había iniciado su retirada, por el momento viajaba hacia el suroeste pero tan pronto como fuera posible viraría hacia el sureste, hacia Alemania y le acompañaban cinco destructores, pero a las 18:56 el arruinado crucero detuvo su marcha el tiempo suficiente para que uno de los destructores se le pegara a un costado, y de inmediato Hipper y su plana-mayor lo abordaron. El nuevo barco les llevaría a otro crucero de su vanguardia, la que ya estaba alejándose a toda velocidad bajo el mando del capitán Hartog del *Derfflinger*.

La batalla entre los núcleos había concluido. Jellicoe había desplegado a sus acorazados en el momento y en la dirección correcta para someter a la flota-de-batalla alemana a un intenso fuego de artillería, y quien sabe, tal vez le habría causado una enorme cantidad de daño. Pero la naturaleza intervino en su contra. La visibilidad se había reducido hasta tal punto que solo una fracción de sus barcos había entrado en contacto pese a haberse hallado tan cerca, y con todos los disparos efectuados solo habían alcanzado a dos de los veintidós acorazados alemanes: solo el *König* había recibido un duro castigo, mientras que el *Markgraf* solo había recibido un impacto que le había causado muy poco daño. Más lejos en el enorme campo de batalla el castigo recibido por los cruceros-de-batalla alemanes era sustancial, particularmente en el *Lützow*, la vapuleada recibida a manos de los barcos del fallecido Hood había sido tal que ya no estaba en condiciones de seguir luchando, y ahora ese barco se hallaba

abandonando el campo de batalla, aunque estaba viajando inicialmente hacia el suroeste.

Los barcos de Jellicoe estaban intactos, pero los de Beatty, Evan-Thomas y Hood reportaban daños. Entre los cruceros del primer oficial solo el *Princess Royal* estaba casi intacto, solo había sufrido un par de impactos que no eran de importancia, pero él ya había perdido a dos de sus cruceros y los tres restantes tenían daños sustanciales; en el caso del segundo oficial su *Warspite* sufrió una avería mecánica que le expuso al fuego concentrado del enemigo, le alcanzaron trece veces con proyectiles de grueso calibre, pero pese a que los daños fueron sustanciales no estaba en peligro de irse a pique, clara evidencia de su recio diseño, sin embargo ese barco tuvo que retirarse de la zona porque el desperfecto en su timón no podía repararse. Eso nos lleva al

último oficial, los tres cruceros-de-batalla del contra-almirante Horace Lambert Hood habían arribado al campo de batalla en el momento justo para ejercer más presión sobre la vanguardia alemana, estos barcos le causaron una enorme cantidad de daño al *Lützow*, sin embargo el crucero de Hood fue alcanzado y estalló en mil pedazos.

Los impactos sufridos por los barcos en ambos bandos en los cuarenta y cinco minutos que había durado la "batalla entre los núcleos", comprendida entre las 18:15 y las 19:00 horas, fueron cuarenta y tres, con los alemanes sufriendo veintitrés impactos y los británicos veinte. Otra vez fue un intercambio parejo en término de impactos entre los barcos de gran calado, pero un barco británico de gran calado y un crucero-blindado habían estallado en mil pedazos.

Impactos en barcos alemanes: *Lützow*: 10; *König*: 8; *Derfflinger*: 3; *Seydlitz*: 1; *Markgraf*: 1; **impactos en barcos británicos:** *Warspite*: 13; *Invincible* (†): 5; *Princess Royal*: 2.

La contraorden

Los alemanes habían escapado. La sorpresa para Jellicoe fue inmensa y le había dejado perplejo: solo minutos atrás él mismo había visto con sus binoculares a los tres acorazados enemigos que viajaban a la cabeza de la columna-de-batalla alemana, pero en cuestión de minutos aquellos barcos fueron desapareciendo poco a poco entre capas de neblina y nubes de negro humo, hasta que a las 18:35 aquel ya no tuvo a ningún barco enemigo dentro de su campo de visión, y por esa misma razón nunca vió la maniobra de emergencia ejecutada por Scheer a las 18:35. Por los siguientes minutos el británico pensó que su enemigo continuaba viajando en el mismo curso hacia el este y que la falta de contacto solo era producto de la escasa visibilidad. De un momento a otro la brisa podría despejar la neblina y allí estaría la flota enemiga. Pero los minutos pasaron y del enemigo ya no había rastro alguno. Tenía que reestablecer el contacto de inmediato. Entonces, a las 18:44, asumiendo que Scheer había efectuado una alteración en su curso Jellicoe respondió realizando un viraje pronunciado hacia estribor que le colocó en un rumbo sureste. Once minutos pasaron. Sus barcos no habían hallado nada.

Entonces comenzó a sospechar que el enemigo había efectuado un viraje aún mayor y que ahora aquel se dirigía hacia el suroeste. Tenía que actuar. A las 18:55 ordenó un viraje de 45º para viajar hacia el sur en línea recta hacia Alemania.

Su decisión es interesante. No se lanzaría a perseguir directamente a sus enemigos, en cambio se dirigiría hacia el sur para bloquear el camino de retirada de Scheer hacia su santuario. Era una decisión sensata: él no tenía la menor idea donde estaba el enemigo, ni que dirección había tomado, entonces, por la falta de visibilidad imperante en la zona, lanzarse en una loca carrera hacia babor o estribor no le aseguraba hallar al enemigo, sin embargo al dirigirse hacia el sur con cada kilómetro que avanzaba en esa dirección la visibilidad mejoraba un poco más, y tal vez tendría la oportunidad de hallar a los alemanes antes de que la noche terminara con la batalla.

Además Jellicoe quería evitar un ataque con torpedos en aquel atardecer. Por eso estaba ansioso de llegar a un trecho de mar mejor iluminado. De hecho, pocos minutos después de iniciar su viaje en la nueva dirección su corazonada fue confirmada. Dos barcos alemanes le atacaron con torpedos, el *Wiesbaden* y un destructor. Ambos estaban a la deriva y habían sufrido una enorme cantidad de daño; pero aún estaban a flote, y se cree que el arruinado crucero aun tenía dos de sus ocho tubos lanza torpedos operacionales y que probablemente el destructor aún tenía cinco. El momento de vengarse de sus enemigos había llegado, porque frente a ellos, a cierta distancia, estaba pasando la enorme columna-de-batalla británica. Parece que sus armas fueron activadas entre las 18:45 y 18:50 horas. En ese período de tiempo varias estelas de torpedo fueron observadas en algunos barcos de la retaguardia de la columna-de-batalla británica, y

Jellicoe ordenó una momentánea retirada algunos grados hacia estribor para evitar aquellos ataques; quiero que observemos lo que le sucedió al *Marlborough*: a las 18:45

horas uno de sus vigías dió la señal de alarma y ese barco efectuó un viraje de emergencia para evitar un torpedo. Lo lograron. Pero luego a las 18:54 fue alcanzado de lleno en su costado de estribor por otro que no fue detectado a tiempo. La explosión mató a dos hombres y el agua comenzó a inundarle provocándole una seria inclinación hacia estribor, y uno de sus cuartos de calderas se inundó. El barco no estaba en peligro de hundirse, pero el daño era sustancial, y cuando el reporte de lo sucedido llegó a manos de Jellicoe solo reforzó su convicción de seguir hacia el sur para encontrar una zona donde la visibilidad fuera más amplia y así poder detectar con mayor facilidad un ataque con torpedos. Pero además, a mayor visibilidad, mayores las probabilidades de reestablecer el contacto con los barcos de gran calado del enemigo.

Sin saberlo con exactitud Scheer había evitado un desastre, de haber continuado viajando hacia el noreste eventualmente habría chocado contra la fuerza combinada de los veintisiete acorazados de Jellicoe y Evan-Thomas. Pero su maniobra la había efectuado en el momento justo y ahora se alejaba sin que el enemigo supiera de su paradero. El núcleo de su flota estaba intacto, de todos los barcos de gran calado que habían enfrentado a los británicos solo sus cruceros-de-batalla estaban severamente dañados, con la excepción del *Moltke* todos estos presentaban una extensa cantidad de daño, incluso el *Lützow* ya había tenido que abandonar la acción; y de todos sus acorazados solo los cuatro de la clase— *König* (que habían estado a la cabeza de la columna-de-batalla), habían recibido la mayor parte de la atención del fuego enemigo: el *König* había sufrido una cantidad sustancial de daño, y en el *Markgraf* un proyectil que estalló cerca de su popa le había dañado una de sus tres hélices reduciendo a 17-nudos su velocidad máxima, pero los otros dos - *König* no presentaban ningún daño de importancia.

Pero la Flota de Alta Mar aún estaba cerca del enemigo. Ahora el comandante alemán tenía que tomar una decisión: retirarse del campo de batalla y regresar a Alemania o buscar a Jellicoe y enfrentarle en una monumental batalla. Y tomó su decisión. No había salido de la Bahía del Jade para retornar con las manos vacías. A las 18:55 horas, cuando sus maltrechos cruceros-de-batalla entraron en el campo visual de su *Friedrich der Grosse* decidió efectuar el mismo *Kehrtwendung*; efectuaría otro viraje de media-vuelta y ahora partiría hacia el noreste. ¡Había decidido retornar al campo de batalla! Ya sospechaba que estaba enfrentándose contra la Gran Flota, pero desconocía el paradero exacto de los veinticuatro acorazados enemigos, sin embargo sí sabía lo siguiente: en primer lugar nadie le estaba persiguiendo, en segundo lugar, poco antes

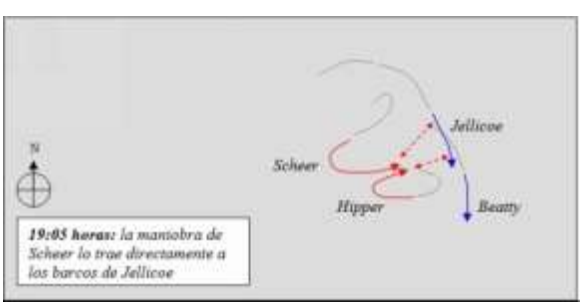
de efectuar su primer viraje de emergencia había estado en contacto con los súper-acorazados de Evan-Thomas y uno de aquellos había sufrido una cantidad sustancial de daño, puede ser que quería retornar a rematarlo; la verdad es que luego de la guerra ni el mismo Scheer pudo explicar el porque decidió retornar a la lucha.

La orden fue dada y su columna-de-batalla comenzó a virar hasta que las proas de sus acorazados se hallaron apuntando en la dirección ordenada. Sus cruceros-de-batalla efectuaron la misma maniobra y luego de ejecutarla esos cuatro barcos incrementaron su velocidad para colocarse frente a los acorazados; al frente iba el *Derfflinger*, seguido por el *Seydlitz*, el *Moltke* y el *Von der Tann*. Por el momento estaban un poco al sur de la columna-de-batalla principal, les faltaba

un buen trecho antes de colocarse a una distancia sustancial frente al núcleo. Los acorazados alemanes ya habían terminado su propio viraje y nuevamente hallamos al *König* a la cabeza de la formación que ahora viajaba hacia el noreste. En pocos minutos Scheer volvió a escuchar el intenso tronar de la artillería de los acorazados que le precedían. Desde su barco en el décimo-tercer puesto en la columna no podía ver a quién le estaban disparando. En muy poco tiempo lo sabría.

A las 19:03 horas los cruceros-de-batalla y algunos de los acorazados alemanes que se encontraban a la cabeza de la columna divisaron varios kilómetros hacia el noreste a un grupo de cruceros-ligeros británicos que estaban cerrando la distancia con el desafortunado *Wiesbaden*. Lo iban a rematar. ¡Es impresionante, pero ese barco aún permanecía a flote! Los británicos estaban de 9,000 a 16,000-metros de los grandes barcos alemanes y contra ellos los cruceros y acorazados dirigieron el fuego de sus enormes piezas de artillería. Fueron varias descargas, pero efectuando frenéticas maniobras evasivas ninguno de los pequeños barcos fue alcanzado, y aquellos se retiraron a toda velocidad, siendo rápidamente tragados por la neblina. Los cañones alemanes enmudecieron.

Pero las descargas de artillería continuaban. El *Wiesbaden* que estaba al noreste estaba bajo las miras de algunos acorazados británicos pertenecientes a la retaguardia de la columna-de-batalla de Jellicoe… ¡eran los británicos!... y es así como sucedió. Los cruceros y los acorazados alemanes continuaron viajando hacia el noreste para entrar en contacto con el enemigo que estaba más al norte; cuando súbitamente los alemanes se hallaron en un mar cubierto de explosiones. La maniobra de Scheer les había llevado directamente a los cañones enemigos. (En éste momento la distribución de los barcos de la flota era la siguiente: el *Wiesbaden* estaba al norte-este; la columna-de-batalla de Scheer con los acorazados de la clase— *König* a la cabeza estaban en una posición



central; un poco más al sur sobre la banda de estribor de los acorazados, y un poco más adelante que estos, estaban los cruceros-de-batalla con el *Derfflinger* al frente, y mucho más al sur avanzando lentamente hacia el suroeste encontramos al solitario *Lützow* con una escolta de cuatro destructores).

¡Las cabezas de las columnas alemanas estaban bajo un intenso fuego! Minutos antes el *Southampton*, uno de los cruceros-ligeros que había sido atacado, había enviado de inmediato un mensaje urgente a Jellicoe indicándole que se había topado con la flota enemiga. La reacción del vicealmirante también fue inmediata y ordenó efectuar un leve viraje hacia estribor para cerrar la distancia. Su maniobra fue ejecutada y de pronto ante él halló un verdadero obsequio, un poco al norte de su *Iron Duke* vió como a las 19:05

horas aparecía la cabeza de la columna de acorazados alemanes, y un poco más al sur aparecía la columna de los cruceros-de-batalla, y todos estos se le estaban acercando de frente. ¡Era la situación perfecta! ¡Era el sueño de todo almirante! Ahora podía efectuar el tan esperado ataque tipo-T en el que concentraría contra las cabezas de las columnas enemigas una enorme cantidad de armas de grueso calibre; y por sí eso fuera poco en ese preciso momento los barcos de Jellicoe viajaban ocultos dentro de una ligera capa de neblina. Los alemanes no podían verles; no tenía la menor idea de lo que estaba a punto de sucederles. ¡Finalmente los británicos tenían a la flota alemana en sus manos!

Entonces comenzó. Parece que el primer barco en disparar fue el acorazado que ocupaba el segundo puesto dentro de la columna-de-batalla, el *Ajax*. Ese barco tomó como blanco a los cruceros-de-batalla que estaban a 17,000-metros. Fue el inicio del diluvio, toda la línea comenzó a escupir balas. Los artilleros concentraron el fuego de sus armas sobre las cabezas de las columnas y como la de los cruceros-de-batalla estaba mucho más cerca parece que dieciocho acorazados les comenzaron a disparar, y el viraje a estribor de Jellicoe incluso colocó al averiado *Lützow* en el campo de visión de

sus artilleros y tres acorazados le tomaron como blanco. Era un diluvio de proyectiles, y claro ésta, los barcos alemanes comenzaron a sufrir impactos. El violento fuego de barrera les había sorprendido, y lo que era peor, sus enemigos se hallaban ocultos tras una capa de

neblina. Los alemanes solo podían discernir frente a ellos un horizonte cubierto con fogonazos naranjas; sin más remedio sus artilleros respondieron hacia aquellos destellos de luz; pero sus probabilidades de dar en el blanco simplemente apuntando a un fogonazo que desaparecía en segundos eran escasas, si no nulas. Pero por lo menos estaban intentando defenderse; hasta que las primeras siluetas de los barcos enemigos comenzaron a distinguirse en el horizonte.

Era un combate totalmente disparejo. Los alemanes solo podían disparar con un puñado de armas mientras que los británicos les tenían bajo el fuego de más de un centenar de armas de grueso calibre. Entre las 19:05 y las 19:16 solo un acorazado británico sufrió dos impactos que le causaron un daño mínimo. Ese fue el *Colossus*. En ese mismo período de tiempo los alemanes reportaron un mínimo de dieciséis impactos de proyectiles de 381, 343, y 305mm. Los cruceros-de-batalla reportaban once: *Lützow*: 3; *Derfflinger*: 5; *Seydlitz*: 3, los acorazados cinco: *Grosser Kurfürst*: 3; *Markgraf*: 1; *Helgoland*: 1.

En el *Friedrich der Grosse* Scheer escuchaba el crescendo del cañoneo hacia el noreste.

Era el crescendo de una sinfonía de destrucción, pero inicialmente desde el puente de su barco él no lograba distinguir lo que estaba pasando, hasta que finalmente comenzaron a llegarle alarmantes reportes de los barcos que estaban al frente:

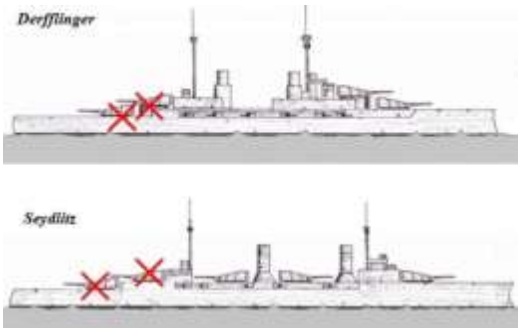
"…cantidad desconocida de barcos enemigos"; "…intenso fuego de artillería…";

"…daños…" El fuego enemigo se extendía a lo largo de varios kilómetros del horizonte.

No cabía duda. Era la Gran Flota de Jellicoe. ¡Y sus barcos estaban sufriendo un ataque tipo-T! Scheer tenía que reaccionar o su flota sería destruida. A las 19:12 horas se elevó un nuevo grupo de banderines en su barco: la flota tenía que efectuar un nuevo *Kehrtwendung*; ésta orden tendría que ser ejecutada tan pronto como esos banderines fueran arriados; pero eso no fue todo, luego a las 19:13 horas se alzaba en otro cable otra orden: "Cruceros-de-batalla ataquen al enemigo…". Scheer había tomado la decisión de sacrificar a sus cuatro cruceros-de-batalla. Era el precio que tenía que pagar para salvar a los acorazados. Luego los dos grupos de banderines fueron arriados.

La orden había sido dada. El capitán Hartog en el *Derfflinger*

continuaba al mando del Grupo de Reconocimiento, y sin dudarlo se lanzó a cumplir con lo exigido. La velocidad de su barco se incrementó a 20-nudos; también incrementando su velocidad venían tras él los otros tres cruceros. No importaba que sus naves ya estuvieran agujereadas, que ya estuvieran a duras penas conteniendo inundaciones, o que una buena parte de su artillería pesada ya estuviera fuera de acción, ni importaba que ya se



encontraran llenando las miras de decenas de artilleros enemigos; la orden fue cumplida con aplomo y pronto las proas de sus barcos comenzaron a cortar el agua con más fuerza a medida que ganaban velocidad. A su alrededor el mar se alzaba en columnas, y como siempre más de algún proyectil daba en el blanco, destruyéndole compartimientos, matando y mutilando y reduciendo aún más su capacidad de combate. Los pocos cañones que aún podían hacerlo respondieron al fuego. No lograron un solo impacto. La distancia que les separaba del enemigo pronto disminuyó de 11,000 a 7,000-metros. Los enormes proyectiles arribaban con el estruendo de locomotoras. Al *Derfflinger* le disparaban desde todos lados; proyectiles de 381mm le destrozaron las dos torretas de popa; en ambas sacos de pólvora estallaron. Las explosiones mataron a la enorme mayoría de los artilleros y las llamas bajaron a gran velocidad por las barbetas hacia las entrañas del barco; pero las compuertas de seguridad de la sala de acarreo estaban cerradas. Las columnas de fuego no lograron penetrar sus polvorines. Se había salvado por muy poco de estallar en mil pedazos, sin embargo decenas habían muerto. A lo largo del barco muchos más morían o eran heridos con cada nuevo impacto directo. Ahora a ese crucero ya solo le quedaban operacionales cuatro piezas de 305mm.

En el *Seydlitz* previamente la torreta superior de popa ya había sido destrozada por un impacto directo, ahora la torreta inferior de popa fue alcanzada, el proyectil no penetró el blindaje, pero la explosión le destruyó a uno de sus cañones de 280mm y el otro sufrió serios daños estructurales, ya no podía continuar disparando. Aquella torreta

estaba fuera de acción. Poco a poco los cruceros-de-batalla alemanes estaban convirtiéndose en humeante chatarra.

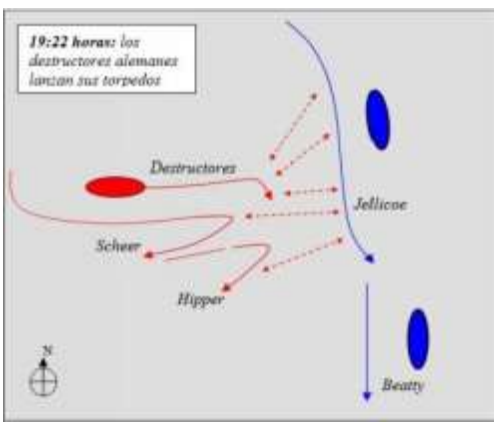
Pero su sacrificio no estaba siendo en vano. Ellos estaban atrayendo a la inmensa mayoría del fuego británico, el que de otra manera habría sido dirigido contra sus

acorazados; y el *Kehrtwendung* de aquellos fue efectuado tras solo haber sufrido cuatro minutos de aquel intenso castigo. Entonces, a las 19:17 el *Derfflinger* recibió la siguiente orden: "operen contra la vanguardia enemiga", en otras palabras, Scheer reconoció que la misión de sus cruceros ya había sido cumplida, la maniobra de 180º de sus acorazados ya había sido efectuada y ahora estos estaban escapando hacia el oeste. Los cruceros podían virar hacia estribor para alejarse de Jellicoe. Ahora, para operar contra los cruceros británicos Hartog tendría que haber virado hacia el sur, pero cuando su barco efectuó su viraje fue uno mayor de lo necesario, y cuando terminó de efectuarlo sus barcos se dirigían hacia el suroeste. Aquel ya había tenido suficiente y su intención era alejarse del fuego británico.

Una última nota sobre la maniobra alemana. Por tercera vez en ese día se había realizado aquel viraje especial, pero en ésta ocasión la maniobra de los acorazados que estaban a la cabeza de la columna, que se hallaban bajo fuego, se ejecutó en el mayor desorden; el viraje lo efectuaron como pudieron, algunos viraron hacia babor, otros hacia estribor, muchos casi chocan entre sí, las colisiones fueron evitadas por muy poco, mientras que el agua a su alrededor bullía con explosiones. Clara evidencia de la intensa presión a la que estaban siendo sometidos. Pero pese a la confusión que momentáneamente les había atrapado el giro se logró ejecutar, y aun cuando se sufrieron impactos extras, los acorazados ya estaban escapando a toda velocidad. Pero les llegaría ayuda de otras naves. Bajo su propia iniciativa el comodoro Heinrich, comandante de las unidades ligeras, le ordenó a la 6ª y 9ª Flotillas de destructores que lanzaran ataques con torpedos. La orden les fue dada a las 19:15 horas.

Ambas agrupaciones tenían un total de veinte naves, pero en la confusión del momento solo diez se lanzaron al ataque; casi de inmediato los británicos observaron a las pequeñas naves que se acercaban a una velocidad de 30-nudos y varios acorazados les comenzaron a disparar con toda su artillería principal y la secundaria.

El fuego era intenso. Varios destructores fueron alcanzados, incluso uno recibió un impacto directo que le hizo estallar en mil pedazos, y partido por la mitad rápidamente se fue a pique, no hubo sobrevivientes de esa nave, pero todas las demás lograron acercarse lo suficiente para lanzar sus torpedos. Los cuatro destructores de la 6ª que cumplieron con aquella orden lanzaron once a distancias que variaban entre los 6,800 y 8,200-metros, y los seis barcos de la 9ª lanzaron diez a distancias que variaban entre los 6,300 y 6,800-metros. Todos dispararon sus torpedos entre las 19:22 y las 19:28 horas. Pero eso no es todo. Scheer había observado el ataque y a las 19:21 le ordenó a otros grupos de destructores que se lanzaran contra el enemigo. Elementos de la 2ª, 3ª y 5ª Flotilla ahora se lanzaron hacia adelante.



Diez destructores ya habían lanzado veintiún torpedos contra veintisiete acorazados. Jellicoe observó aquel ataque y vió como el fuego de sus barcos no había logrado detener a los enemigos antes de que aquellos llegaran a una distancia aceptable para lanzar sus torpedos, y cuando vió que esas naves ligeras viraron hacia el oeste supo que aquellas ya habían lanzado sus artefactos al agua. Entonces tomó su decisión.

Entre las 19:21 y las 19:25 ordenó dos virajes sucesivos hacia babor, hasta que se halló viajando con todos sus barcos hacia el sureste alejándose de aquellas aguas. La amenaza le había obligado a ordenar una retirada; su acción es fácilmente justificable, aquellos podían causarle una cantidad sustancial de daño a sus barcos. Jellicoe había tenido a la Flota de Alta Mar alemana en sus miras y la había estado machacando, súbitamente había sido distraído por dos contraataques, primero de los cruceros-de-batalla y luego de los destructores enemigos. No estoy seguro sí en la confusión del combate aquel pudo discernir que los barcos de Scheer ya habían efectuado su maniobra

Kehrtwendung o sí sabía lo que aquella era, la realidad era que era una maniobra innovadora, bueno, sea como sea, a partir de ese preciso momento las dos flotas comenzaron a alejarse en direcciones opuestas: los alemanes viajaban hacia el oeste, los británicos hacia el sureste.

Durante los siguientes minutos hallamos a los británicos alejándose a toda velocidad. Con toda razón, para las 19:33 horas comenzaron a divisarse las primeras estelas de torpedos; algunos fallaron por una gran distancia, otros se acercaron peligrosamente y aquí y allá algún acorazado tuvo que efectuar violentas maniobras evasivas. Pero ningún barco fue alcanzado. Los minutos pasaron. Ya no hubo más

contactos. El peligro había pasado. Entonces a las 19:40 horas se ordenó regresar al curso original, Jellicoe tenía que reestablecer el contacto; sus barcos pronto se hallaron viajando hacia el sur. Ya nadie disparaba. Todos los que podían hacerlo atisbaban la bruma que se alzaba hacia el oeste intentando hallar a los alemanes. Pero de aquellos ya no había rastro alguno. Desde el momento en que los británicos habían efectuado su viraje de emergencia, hasta que retornaron a su curso original, habían pasado cerca de veinte minutos.

Parece que en ese momento Scheer ya se encontraba a dieciséis kilómetros hacia el oeste, efectivamente fuera del campo visual del inglés, y la luz del sol era cada vez más tenue. El alemán había escapado por segunda vez.

Quiero hacer énfasis en un punto muy importante. Finalizada la Primera Guerra Mundial numerosas voces se alzaron para criticar a Jellicoe por su decisión, argumentando que aquel había tomado una postura muy conservadora al haber efectuado una maniobra que puso a salvo a sus dreadnoughts; cuando en lugar de ello él debería de haber lanzado toda la precaución por la borda, y al igual que David Farragut en la Batalla de Mobile (05 agosto 1864) durante la Guerra Civil Norteamericana, simplemente debería de haber dicho: “Al diablo con los torpedos, adelante a toda velocidad”. Sus detractores nos dicen que Jellicoe tras haber hallado a su enemigo por segunda vez le debería de haber perseguido sin importar que el agua se hubiera hallado infestada con torpedos, aun cuando esa acción le hubiera costado algunos acorazados. Solo así habría podido destruir a la flota

enemiga. Bueno, así se pronunciaban aquellos.

En éste momento es pertinente recalcar un punto muy relevante para alcanzar nuestra propia conclusión: Jellicoe tenía bajo su mando a la flota más poderosa del Reino Unido. Sobre sus hombros descansaba una tremenda responsabilidad: la destrucción parcial o total de la misma pondría en un enorme peligro el control británico sobre las aguas del Mar del Norte; y al igual que hoy en día, un torpedo es un arma extremadamente peligrosa que le puede provocar una tremenda cantidad de daño a un barco bajo la línea de flotación, daño que fácilmente le puede hundir. Jellicoe estaba consciente del peligro, después de todo al inicio de la guerra una mina ya había causado el hundimiento del acorazado *Audacious*, y en éste combate un solo torpedo había causado una cantidad sustancial de daño al *Marlborough*; múltiples impactos en más naves simplemente podrían enviar a sus acorazados al fondo del mar. Esa era la realidad que él enfrentaba.

Los detractores del almirante lanzaron sus acusaciones, pero antes de continuar con nuestra narración hemos de saber que también se alzaron las voces de quienes le defendieron. Numerosos oficiales de la marina aplaudieron su decisión argumentando que solo de esa forma se salvaron de seis a ocho acorazados de sufrir daños, y con la flota intacta, ellos aún podrían seguir reclamando el control del Mar del Norte.

Jellicoe había evitado aquel peligro. Pero la Flota de Alta Mar había escapado.

Regresemos un poco en el tiempo: la maniobra que Scheer había ordenado a las 18:55 le había colocado frente a los cañones de la Gran Flota, la que le tuvo bajo un intenso fuego desde las 19:05 y por cerca de veinte minutos más. Para evitar la destrucción de sus acorazados Scheer había decidido sacrificar a sus cruceros-de-batalla, los cuales a las 19:13 recibieron la orden de lanzarse de lleno contra el enemigo, solo dos minutos después una decena de destructores también partieron contra los británicos para lanzarles una veintena de torpedos. La estratagema funcionó, pese a que el caos reinó por algunos minutos entre sus acorazados Scheer había logrado escapar seguidos poco después por sus cruceros y los destructores.

La acción peleada durante éste período fue un absoluto fiasco para los alemanes.

Durante la segunda batalla entre los núcleos los británicos lograron dar en el blanco con 37 de sus proyectiles de grueso calibre, sufriendo los cruceros-de-batalla alemanes 25 de esos impactos, mientras que sus acorazados sufrieron 12; clara evidencia de la cantidad de fuego que había sido dirigido contra los cruceros. Diametralmente opuesto fue lo sucedido con los británicos, solo uno de sus acorazados fue alcanzado por dos proyectiles de grueso calibre. La maniobra de emergencia, el sacrificio de los cruceros-de-batalla, y el ataque de los destructores, todo había contribuido a que la flota de Scheer fuera salvada de su destrucción.

Impactos en barcos alemanes: *Derfflinger*: 14; *Grosser Kurfürst*: 7; *Lützow*: 5; *Seydlitz*: 5; *Kaiser*: 2; *Von der Tann*: 1; *König*: 1; *Markgraf*: 1; *Helgoland*: 1; **impactos en barcos británicos:** *Colossus*: 2.

Últimos eventos a la luz del día

Jellicoe había efectuado una maniobra de emergencia evitando así a los peligrosos torpedos alemanes. Cuando ya no hubo más reportes de estelas efectuó a las 19:40 un viraje hacia estribor para entrar nuevamente en contacto con el enemigo, pero tras regresar al curso previo ya no halló nada. Los alemanes se habían esfumado. Sin embargo no perdió la esperanza de hallarle nuevamente, así, a las 20:00 horas ordenó un nuevo cambio de curso, ahora se dirigía hacia el oeste. Había perdido el contacto con el enemigo por segunda vez pero su núcleo estaba intacto, podía perseguir a los alemanes y probablemente, tras el castigo que aquellos habían recibido, hallaría a más de algún rezagado y lo remataría.

De igual forma hallamos en ese mismo momento a Scheer haciendo su propio análisis. Finalmente él podía estar seguro que estaba en contacto con la flota-de-batalla enemiga, y le habían vapuleado; sus dos columnas habían sufrido un ataque tipo-T que le había causado, daños moderados a sus acorazados, y daños severos a sus cruceros-de-batalla. Su vanguardia ya no estaba en condiciones de combatir y sin ella la flota ya no tenía su elemento de exploración. No le quedaba más opción que efectuar una retirada general.

Por varios minutos aquel continuó viajando hacia el oeste, pero a las 19:45 ordenó un giro hacia el sur, era el momento de regresar a casa. La luz del día era cada vez más tenue, dentro de poco llegaría la noche (en esas latitudes y en esa época del año el sol se ocultaba aproximadamente a las 18:15, pero la luz desaparecía del todo hasta

las 21:30), y tal vez, solo tal vez, protegidos por aquel manto oscuro podría huir del enemigo. Para facilitar su escape a las 19:50 sus acorazados ya se hallaban organizado en dos columnas, en la principal hallamos a los dieciséis dreadnoughts que ahora viajaban en orden invertido, con los dreadnoughts más viejos, los – *Nassau*, al frente, y los más modernos, los – *König*, protegiéndole la retaguardia. En el segundo grupo estaban los seis pre-dreadnoughts.

Esas columnas, más la de los cruceros-de-batalla, ahora viajaban hacia el sur, y estaban desplegadas de la siguiente forma: al este hallamos a los cruceros-de-batalla, el barco que les guiaba era el *Derfflinger*, ésta era la columna que se hallaba más al norte; a tres kilómetros hacia babor y un poco más al sur estaba el *Westfalen* guiando a la columna principal de dieciséis acorazados, y tres kilómetros más hacia el oeste y un poco más al sur estaba el *Hannover*, el pre-dreadnought que guiaba a la columna secundaria. Más al norte, a un kilómetro y medio del *König* (el último acorazado en la columna principal), estaba el *Lützow* que a duras penas lograba avanzar a una velocidad de 11-nudos escoltado por cuatro destructores. Testimonio de los daños que había

sufrido. ¿Y que era de Hipper?, él aún se hallaba en el destructor *G39*, éste finalmente había entrado en contacto visual con los cruceros-de-batalla y ahora le encontramos acercándose al *Moltke*. Hipper deseaba abordarlo lo más pronto posible para retomar el control de su maltrecho Grupo de Reconocimiento.

Pero, ¿podrían escapar?, es cierto que tiempo atrás los acorazados de Jellicoe habían sido forzados a alejarse del campo de batalla a toda velocidad y se habían alejado enormemente del enemigo, sin embargo como Beatty no había sido amenazado por el ataque con torpedos mantuvo su curso hacia el sur, pero desde mucho tiempo atrás había perdido el contacto con los alemanes, incluso había perdido el contacto con los barcos de Jellicoe. Entonces, para hallar nuevamente a sus enemigos fue ejecutando una serie de pequeños giros hacia estribor, hasta que finalmente se halló navegando hacia el suroeste. Lo interesante es que en su curso actual estaba en una buena posibilidad de pasar frente al camino que ya habían tomado los alemanes. Los minutos fueron pasando. No había nada alrededor de los británicos, cuando súbitamente un vigía dió un grito de alarma. Las agujas del reloj marcaban las 20:12 horas. Beatty se había topado con los cruceros-de-batalla. Los británicos estaban en una posición ideal para cortarles el camino y sus armas tronaron. Las vanguardias volvían a

enfrentarse.

Lo interesante es que en ese momento ellos no fueron los únicos en pelear. Aquí y allá unidades ligeras de ambos bandos estaban chocando, incluso en algunas ocasiones éstas se toparon de bruces con los barcos de gran calado enemigos. Contra las pequeñas naves eran dirigidas decenas de armas, y aquellas a duras penas tenían el tiempo suficiente para disparar algunos torpedos y huir a toda velocidad. Ninguno de los grandes barcos fue alcanzado, y en la inmensa mayoría de los casos los pequeños barcos lograban escapar a toda velocidad de las grandes armas. La batalla se reanudaba.

Los seis cruceros de Beatty habían encontrado a los cuatro cruceros alemanes.

Segundos antes del reinicio del combate hallamos al pequeño destructor en el que estaba Hipper ya junto al *Moltke*, aquel oficial se estaba preparando para abordar al barco cuando el silencio del atardecer fue interrumpido de tajo por el fuego de artillería que les sorprendió a todos. De inmediato la operación fue abortada. El *Princess Royal* les estaba disparando. Eran las 20:19 horas y la distancia que les separaba era de 11,000-metros. En poco tiempo al *Seydlitz* lo alcanzaron con tres proyectiles, el *Derfflinger* fue alcanzado por otro. Ansiosos por córtales el camino a los cruceros alemanes los barcos británicos continuaron viajando hacia el suroeste, poco a poco tuvieron a la vista a los cuatro dreadnoughts a la cabeza de la columna principal alemana y luego a la totalidad de la columna secundaria. Quedaban pocos minutos de luz pero ahora tenían ante sus

cañones a las otras dos columnas enemigas, podían volver a efectuar un ataque tipo-T, y por sí fuera poco por segunda vez ellos se hallaban viajando dentro de una ligera capa de neblina que les ocultaba totalmente de los alemanes mientras que a estos se les podía distinguir claramente gracias a los últimos vestigios de luz.

Los cruceros de Beatty abrieron fuego, pero por varios factores ninguno de los acorazados alemanes de la columna principal fue alcanzado, y en la columna secundaria solo los pre-dreadnoughts *Pommern* y *Schleswig- Holstein* sufrieron el impacto de un solo proyectil cada uno, sufriendo estos una cantidad mínima de daños. Algunas armas alemanas fueron disparadas en su contra, pero sus artilleros solo tenían como puntos de referencia fugaces destellos naranjas que indicaban donde eran disparadas las armas británicas. Decenas de proyectiles de grueso calibre de los alemanes fueron desperdiciados,

pero uno de estos, uno de 280mm, dió por pura suerte en el *Princess Royal* a las 20:32 horas. El daño fue mínimo, pero incapaces de enfrentar a sus enemigos los alemanes comenzaron a virar hacia el oeste, y por pura suerte pronto desaparecieron en la neblina del atardecer.

Los acorazados británicos nunca tuvieron la más mínima oportunidad de unirse a ese último combate a la luz del día. Y con cierta razón, Jellicoe no deseaba arriesgarse a un combate nocturno, en el cual el mayor alcance de su artillería sería anulada; él estaba consciente de las deficiencias de sus barcos en el combate en esas circunstancias y las fortalezas del enemigo. De hecho ya numerosos torpedos habían sido disparados en su contra, y aún cuando todos habían sido evitados, algunos por el más pequeño de los márgenes, no estaba dispuesto a arriesgarse innecesariamente. Había llegado el momento de cambiar su formación, se desharía de la columna-de-batalla y regresaría a las compactas columnas-de-navegación que podían ser fácilmente protegidas por las flotillas de cruceros-ligeros y destructores. La orden fue dada y a las 21:17 los barcos comenzaron a reubicarse. Pero esto no significa que Jellicoe abandonaría la cacería. Él buscaba pasar la noche en la zona sin que sus acorazados sufrieran daños, por ello continúo viajando hacia el sur. Pronto escogería un punto en el mapa donde esperaría.

También esperaba que sus restantes unidades le bloquearan el camino de regreso a los alemanes hacia su santuario, y así al día siguiente los aniquilaría.

Aquella última acción de Beatty contra la flota alemana comenzó a las 20:19 horas y continuó por veinte minutos; seis cruceros-de-batalla británicos se enfrentaron contra cuatro cruceros-de-batalla, cuatro dreadnoughts y seis pre-dreadnoughts alemanes, los cuales, pese a su superioridad numérica, tenían la visibilidad totalmente en su contra.

Ellos fueron incapaces de ver donde estaban sus enemigos y pese a que respondieron al

fuego solo alcanzaron con un proyectil a un barco británico, en cambio sufrieron seis impactos, siendo los cruceros-de-batalla los que sufrieron la mayoría, aquellos sufrieron cuatro impactos en dos de sus barcos, y de los acorazados solo los pre-dreadnoughts fueron alcanzados, dos proyectiles para dos de esos barcos.

Impactos en barcos alemanes: *Seydlitz*: 3; *Derfflinger*: 1; *Pommern*: 1; *Schleswig- Holstein*: 1;

impactos en barcos británicos: *Princess Royal*: 1.

El combate nocturno (31 de mayo-1º de junio)

Había arribado la noche. La batalla entre las grandes flotas desplegadas en columnas-de-batalla había terminado; pero no significa que la batalla hubiera terminado. Jellicoe no estaba dispuesto a dejar que su presa escapara. Él sabía con exactitud hacia donde se dirigían los alemanes y estaba dispuesto a bloquearles el camino. Así, pese a que aquel no deseaba quedar enzarzado en un combate nocturno, al estar convergiendo hacia un punto en el mapa con el enemigo era inevitable que chocaran; particularmente sus unidades ligeras que habían sido lanzadas a cortarle el camino a sus enemigos. Y claro está, sucedió. A partir de éste momento y por las próximas cuatro horas y media se realizaron maniobras y contra-maniobras, ataques y contraataques, pero ya no era un combate organizado, por lo tanto en lo que concierne a éste libro solo daré un rápido resumen de lo acontecido.

Desde las 22:00 horas del 31 de mayo, hasta la 02:30 del 1º de junio, chocaron en cinco ocasiones las flotillas de destructores británicos con las unidades ligeras y pesadas alemanas. Numerosos destructores británicos fueron dañados, cinco se fueron a pique, pero éstos lanzaron decenas de torpedos contra los barcos de gran calado alemanes, la inmensa mayoría de esos artefactos fallaron sus blancos, pero dos chocaron contra naves alemanas. A las 22:30 horas uno de estos alcanzó a un crucero-ligero, el daño sufrido, más el fuego de artillería al que le sometieron le hundieron, solo hubo nueve sobrevivientes. Horas más tarde, a las 02:00, el pre-dreadnought *Pommern* de la clase—

Deutschland, fue alcanzado justo bajo una de sus piezas de 170mm, el polvorín de esa arma estalló, más explosiones se repitieron hasta que su santabárbara principal estalló, y le hizo volar en mil pedazos. Todos sus 844 marineros perecieron; y eso no es todo, con sus piezas de artillería los barcos británicos de diferentes calados lograron hundir a dos cruceros-ligeros y a dos destructores alemanes, y le causaron daños a muchos otros barcos, incluyendo a algunos acorazados en combates que se efectuaron a quemarropa.

Durante ese período los británicos también sufrieron la pérdida de otro barco de mediano calado. Horas antes, en las últimas etapas del enfrentamiento diurno el crucero-blindado *Black Prince* se había extraviado, y por las próximas horas aquel deambuló por la zona buscando a la Gran Flota, pero poco después de la medianoche, probablemente a las 00:10, se halló frente a la flota alemana, y por lo menos cuatro acorazados le dispararon a quemarropa. La sorpresa fue total, alcanzado numerosas veces por proyectiles de grueso calibre el barco simplemente estalló. A De sus 857

tripulantes no hubo un solo sobreviviente.

Esas fueron las pérdidas experimentadas en los combates nocturnos, pero no fueron los únicos barcos que se perdieron en ese período. Otro par de barcos alemanas se irían al fondo del mar por los daños que ya habían sufrido. Uno de ellos fue el crucero-ligero *Wiesbaden*, el otro fue el crucero-de-batalla *Lützow*. El primero ya había quedado a la deriva desde las 18:00 horas del 31 de mayo en la zona donde se había efectuado el primer combate entre los núcleos; allí el crucero-ligero había recibió la atención de decenas de artilleros británicos quienes le dispararon proyectil tras proyectil de gran y de mediano calibre. Nunca sabremos cuantos hicieron blanco, pero lo interesante es que ninguno le hizo estallar y sus restos humeantes permanecieron a flote, es más, su tripulación todavía tuvo la oportunidad de defenderse y disparó algunos torpedos.

Cuando los adversarios partieron hacia el sur sus restos aún se hallaban a flote, pero en algún momento en la oscuridad aquella nave perdió su batalla contra los elementos, y fue tragada por las aguas del mar. De sus 589 tripulantes no hubo un solo sobreviviente.

El otro barco que desapareció fue el *Lützow*, el que a duras penas había estado viajando de regreso a casa. Por horas su tripulación luchó por mantenerle a flote, pero más agua iba inundándole los compartimientos delanteros, hasta que finalmente su proa estuvo a nivel del mar con las olas llegándole hasta la torreta delantera. Era su fin, era imposible seguir navegando con el agua comenzando a filtrarse por la barbeta. La nave ya no podía continuar a flote por mucho tiempo más. A las 00:55 horas del 1º de junio su capitán dió la orden de abandonarle. La orden fue repetida en todos los compartimientos; había que salir a la cubierta principal, todos dejaron sus estaciones, la carrera de quienes estaban en lo más profundo de aquella condenada nave ha de haber sido más frenética. Nadie

deseaba que esa masa de hierro se convirtiera en su fría tumba. Poco a poco las cubiertas superiores fueron llenándose de marineros. Los destructores que le escoltaban se acercaron a sus costados. Y comenzó una ordenada operación de rescate. Los marineros fueron ocupando sus lugares en las naves que les rescataron. Un millar de ellos se apretaron en el espacio de los cuatro pequeños destructores, pero los restos de 115 de sus compañeros quedaron atrás. Y así, una vez que la operación finalizó los escoltas se distanciaron y uno de ellos cumplió con la misión de lanzarle un torpedo. Aquel dió en el blanco y estalló. Por varios minutos más el barco permaneció obstinadamente a flote, pero finalmente perdió su batalla y partió hacia el fondo del mar.

En esas latitudes y en ese mes amanece muy temprano. A las 03:00 horas los primeros rayos del sol ya se hallaban dispersando la neblina matutina; durante todo el tiempo previo los adversarios habían efectuado un gigantesco juego del gato y el ratón.

Scheer realizó numerosas maniobras en distintas direcciones para escapar de sus

enemigos, Jellicoe envió a sus unidades ligeras para encontrarle, la trampa parecía inexpugnable pero en un momento dado la flota alemana logró escabullirse hacia el norte, dejando atrás al enemigo, luego se dirigió hacia el este y enfiló hacia la costa danesa; algo más tarde, con la esperanza de ya haber circunvalado a la flota-de-batalla británica los barcos de Scheer cambiaron de rumbo hacia el sureste. Y cuando la luz comenzó a brillar ellos hallaron un mar despejado.

Lo habían logrado. Horas atrás, cuando los alemanes lograron dejar atrás a sus unidades ligeras, Jellicoe asumió que aquellos habían logrado partir hacia el oeste y se hallaban en algún lugar en esa dirección. Y así es como aquel se halló efectuando un patrón de búsqueda en aquella dirección, y para las 03:00 horas, cuando el sol comenzó a iluminar la escena, sus enemigos ya estaban muy lejos; por las siguientes ocho horas aquel desplegó a todos los elementos de su Gran Flota enviándola en distintas direcciones en un vano intento por hallar algo. Fue una búsqueda infructuosa. Ni siquiera hallaron a algún rezagado. Definitivamente los alemanes habían escapado. A las 11:00am Jellicoe decidió que era el momento de dar media-vuelta y retornar a casa.

Algunos cientos de kilómetros hacia el sureste de su posición, y a las 04:00am, la maltrecha Flota de Alta Mar ingresaba a la Bahía del Jade. Aquella agrupación había escapado milagrosamente. Todos sus barcos que habían escapado del combate de madrugada retornaban a su santuario, sin embargo en el camino de vuelta uno de sus dreadnoughts, el *Ostfriesland*, de la clase— *Helgoland*, chocó con una mina que le causó daños severos, pero también éste logró retornar a casa. Fue el último daño que recibió algún barco del káiser en esa acción.

A la mañana del día siguiente 02 de junio encontramos a los escuadrones británicos ingresando a sus respectivos puertos. Todos los barcos que habían sobrevivido a los combates del 31 de mayo y 1º de junio lograron retornar a casa, todos menos uno, al amanecer del 01 de junio el crucero-blindado *Warrior* perdió su batalla contra el mar y se hundió a doscientos cincuenta kilómetros de Inglaterra. Afortunadamente para su tripulación el porta-hidroaviones *Engadine* le había estado remolcando, y cuando finalmente aquel barco se fue a pique el *Engadine* estuvo allí para rescatar a los 743

tripulantes que habían sobrevivido al combate.

Con esa nota terminaba una de las batallas navales más memorables en la historia de la humanidad.

CAPITULO V EL RESULTADO Y EL FINAL DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

En términos materiales la batalla había sido una clara victoria alemana, como lo demuestran las cifras: **los alemanes perdieron 11 barcos**: 1 pre-dreadnought; 1 crucero-de-batalla; 4 cruceros-ligeros y 5 destructores, con 2,115 marineros muertos; **los británicos perdieron 14 barcos**: 3 cruceros-de-batalla, 3 cruceros-blindados y 8

destructores, con 5,672 marineros.

En unidades de gran calado los alemanes perdieron a un acorazado obsoleto, un pre-dreadnought de 13,000 toneladas, y a un moderno crucero-de-batalla de 26,500, en total un peso de 39,500-toneladas. Los británicos habían perdido a tres cruceros-de-batalla con un

tonelaje de 63,000 toneladas entre todos ellos, y a tres cruceros-blindados con 39,000 toneladas más; un peso combinado que alcanzaba las 100,000-toneladas. Sin lugar a dudas era una victoria táctica alemana, pero pese a ello solo la vanguardia británica había sido vapuleada y reportaba la pérdida de varios de sus barcos de gran calado, pero el núcleo de la Gran Flota estaba intacto, solo dos de sus acorazados presentaban daños de importancia. En otras palabras, los británicos aún tenían suficientes barcos para mantener el control del Mar del Norte y sus invaluables rutas de comercio marítimo hacia Alemania.

Entonces sin lugar a dudas era una derrota estratégica para los alemanes. Así de simple. Cuando tuvieron la oportunidad ellos no habían logrado destruir a una parte de la Gran Flota para poder ir acabando con el bloqueo que estaba estrangulando a su nación, y con cada día que pasaba se agudizaba un poco más la escasez de todas las materias primas necesarias para continuar con el conflicto.

Y esa realidad es la que más pesaba, porque la Primera Guerra Mundial fue un conflicto de carácter estratégico. En ese tipo de conflicto la producción de equipo y la capacidad de colocar más soldados en el frente darán la victoria al bando con la mayor base industrial y demográfica, es cierto también se necesitaban victorias en el campo de batalla, pero con cada nueva batalla y pese a que aquella terminara en un derrota, se iba debilitando un poco más a los alemanes. Era una simple lucha de números y quien colocara en el conflicto a la mayor cantidad de hombres con la mayor cantidad de equipo obtendría la victoria final (en un futuro no muy lejano les recomiendo ver la serie *Combate-Terrestre* en la que tendré tres títulos dedicados a la Primera Guerra

Mundial: *La Batalla del Somme*, *La Batalla de Cambrai* y *La Ofensiva del Káiser*). En la visión global del conflicto, Jutlandia simplemente fue otra derrota para el káiser Guillermo II.

Antes de abandonar a éste libro quiero poner en contexto la importancia que tenía para Alemania el comercio con el extranjero. Previo al estallido del conflicto aquella nación importaba el 25% de sus alimentos, en ese rubro los principales productos de importación eran huevos, aceites vegetales, pescado y carne; un millón y medio de toneladas de trigo arribaban anualmente de América y 3 millones de toneladas de heno llegaban de Rusia; la agricultura alemana también dependía enormemente de la importación de fertilizantes, 50%

llegaban de los Estados Unidos, Chile y el Norte de África. Y en lo que respecta a materias primas los Estados Unidos le proveía de todo su algodón y el 60% de su cobre, mientras que Argentina le proveía con inmensas cantidades de lana y cuero.

El comercio con el exterior era el talón de Aquiles alemán y tan pronto como estalló el conflicto los aliados se lanzaron a establecer aquel bloqueo marítimo en su contra. Lo que Alemania necesitaba en 1914 era una victoria relámpago. En otras palabras, necesitaba un conflicto táctico, ese es uno en el cual el ejército inicial del enemigo es derrotado con tal velocidad, que no le será posible poner en marcha a toda su producción industrial y demográfica y será obligado a firmar un tratado de paz. Pero en 1914 Alemania no había logrado esa victoria relámpago. En lugar de ello quedó enfrascada en una amarga guerra de trincheras que tornó al conflicto de uno de corto-plazo a uno de largo-plazo, y sufrió un bloqueo que duraría cuatro años y que poco a poco le fue mermando la capacidad de lucha, y para el verano de 1918, de no haber sido por el trigo que llegaba de Rumania y de la recientemente capturada Ucrania, el pueblo alemán simplemente habría sucumbido por el hambre; de hecho se estima que durante los dos últimos años de la guerra cerca de 800,000 civiles de esa nación murieron de hambre o por enfermedades directamente relacionadas con la malnutrición. Y sucedió, en el año de 1918 los ejércitos del káiser fueron rotundamente derrotados en el norte de Francia; y finalmente, en noviembre de ese mismo año, el líder supremo aceptó las condiciones de rendición que le ofrecieron. La guerra había terminado.

CONCLUSIONES DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL COMBATE NAVAL

La Batalla de Jutlandia representa el séptimo ejemplo de un encuentro naval presentado en esta serie de libros. El majestuoso dreadnought, un enorme acorazado, con gran blindaje, poder de fuego y velocidad, había arribado a la escena probando que el fuego de artillería de largo-alcance podía dominar una acción entre dos grandes flotas, pero sí, y solo sí, las condiciones de visibilidad eran las adecuadas, en cambio, en el combate a corta-distancia las unidades ligeras podían causar una enorme cantidad de daño usando torpedos a quemarropa.

En éste momento quiero dejar algo en claro: considero que la famosa Batalla de Jutlandia, en lo que respecta a los núcleos de la flota, solo fue en realidad una escaramuza. Solo se registraron dos verdaderos

combates entre los acorazados de Jellicoe y Scheer que fueron de corta duración; el primero de esos encuentros se llevó a cabo entre las 18:17 y las 18:35 horas, en esos 35 minutos solo dieciséis acorazados británicos le dispararon a cinco acorazados alemanes, y solo le causaron daños de importancia a uno de ellos; el segundo encuentro se llevó a cabo entre las 19:05 horas y las 19:17 (aprox.), en esa ocasión la totalidad de los acorazados de la Gran Flota (incluyendo a los tres súper-acorazados de Evan-Thomas) tuvieron la oportunidad de machacar a la columna-de-batalla alemana efectuando un ataque tipo-T. En teoría deberían de haber causado una enorme cantidad de daño, pero ese combate fue mucho más corto. Solo duró 12 minutos. En ese período de tiempo solo cinco acorazados alemanes fueron alcanzados, y otra vez, solo uno de ellos sufrió daños de importancia, pero incluso el daño sufrido por aquel no le puso en peligro de hundimiento. En ambas ocasiones los acorazados de Scheer lograron escapar efectuando una innovadora maniobra de emergencia y en ningún momento alguno de sus barcos se halló en riesgo de irse a pique por el daño experimentado. Evidencia de la corta duración del bombardeo y lo bien protegidos que estaban los acorazados alemanes.

En lugar de ello el verdadero ejemplo del combate-naval, con los barcos de gran calado desplegados en inmaculadas columnas-de-batalla disparándose unos contra los otros desde una gran distancia, como lo dictaba la teoría de la época, solo lo podemos encontrar en el combate entre los cruceros-de-batalla de Beatty y los súper-acorazados de Evan-Thomas contra los cruceros de Hipper y algunos acorazados de Scheer. Ese combate aconteció durante “la carrera hacia el sur” y “la carrera hacia el norte”, acciones que se desarrollaron desde las 15:45 hasta las 18:17 horas (momento en el cual los acorazados de Jellicoe entraron en acción); por cerca de dos horas y media seis cruceros-de-batalla y cuatro súper-acorazados británicos se enfrentaron contra cinco cruceros-de-batalla y contra cuatro a seis acorazados alemanes. Los adversarios se lanzaron toneladas de proyectiles desde una gran distancia, y es durante este período

de tiempo cuando los británicos hicieron un amargo descubrimiento, las delgadas capas de blindaje de sus cruceros-de-batalla unidas a pésimas prácticas de seguridad les dejaban particularmente vulnerables al fuego enemigo, y causaron la pérdida de dos naves de gran calado.

Durante toda la acción los cruceros-de-batalla alemanes *Lützow*, *Seydlitz* y *Derfflinger* fueron alcanzados por 24, 22 y 21 proyectiles de grueso calibre respectivamente, y pese a que en algunos momentos algunos de esos barcos estuvieron a punto de estallar en mil pedazos,

solo el *Lützow* se fue a pique varias horas después de concluida la acción diurna. Clara evidencia de su sólida construcción y adecuadas normas de seguridad.

Mientras que los barcos británicos de gran calado que estallaron fueron el *Queen Mary* probablemente alcanzado 7 veces por proyectiles, mientras que se cree que el *Invincible* y el *Indefatigable* solo sufrieron 5 impactos cada uno. (Los barcos británicos que sufrieron más impactos fueron el *Lion*, alcanzado por 13 proyectiles, y el *Warspite*, alcanzado 15, ambos sobrevivieron gracias a una combinación de suerte y grueso blindaje respectivamente.)

Una de las razones de ese resultado fue que en los cruceros-de-batalla alemanes se había sacrificado el armamento por blindaje, como lo podemos apreciar en el siguiente ejemplo: en el crucero-de-batalla *Queen Mary* de 27,000-toneladas 3,900 de ellas eran de su blindaje, estando ese barco equipado con ocho piezas de 343mm; comparémosle con el crucero-de-batalla *Seydlitz* de 25,000-toneladas, en éste 5,200 toneladas le pertenecían a su blindaje y éste se encontraba equipado con diez piezas de 280mm. En el barco británico un 14% de su desplazamiento estaba dedicado al blindaje, en el alemán el 20%

de su peso era dedicado a su blindaje.

La falta de un blindaje adecuado en los cruceros es un factor muy importante para explicar la cantidad de bajas que sufrieron los británicos, pero no fue la única.

Nuevamente, el *Queen Mary* parece que solo fue alcanzado 7 veces por proyectiles alemanes, y se cree que el *Invincible* y el *Indefatigable* solo sufrieron 5 impactos cada uno.

Un análisis de la información recabada tras la batalla demostraría otro problema que se unió a la deficiencia en su blindaje; en los barcos británicos se tenía un serio problema en el manejo de municiones y pólvora. Negligentemente en las torretas y barbetas de sus naves se acumularon más sacos de pólvora de los reglamentarios, además en algunos barcos las escotillas que unían a las salas de acarreo con las santabárbaras fueron dejadas abiertas o incluso retiradas; todo ello con el fin que los artilleros de Su Majestad lograran disparara sus armas con la mayor velocidad posible. Todas esas eran graves violaciones a las reglas de seguridad. Entonces cuando un proyectil de grueso calibre penetraba alguna torreta escasamente blindada o una barbeta, las llamas producidas por una explosión atravesaban

compartimientos que en teoría deberían de

haber estado aislados y esas llamas continuaban con su carrera hasta alcanzar la santabárbara de los barcos. Provocando el desastroso desenlace que causaría la muerte a miles.

Pobre blindaje y un negligente acarreo de municiones provocarían una gran cantidad de bajas entre los cruceros-de-batalla británicos. En los barcos alemanes, con mejor protección y en los que se trabajaba con mucho más cuidado, se requirió de una mayor cantidad de impactos para poder hundirles, como lo demuestra el castigo que soportó el *Lützow* antes de sucumbir horas después. Eso nos lleva a otro punto interesante, para haber alcanzado 24 veces a esa barco los británicos tuvieron que dispararle una enorme cantidad de proyectiles.

Análisis posteriores a la acción nos indican que los artilleros en los cruceros-de-batalla británicos tuvieron una puntería del 2%, y como contra ellos peleó la mayor parte del tiempo aquel barco alemán podemos asumir que fueron disparados en su contra cerca de 1,200 proyectiles de grueso calibre. Es un número relevante. Era necesario hallar la forma de incrementar la puntería de los artilleros cuando éstos luchaban contra un enemigo distante, pero en la ausencia de aparatos o procedimiento que mejoraran la puntería la opción era desarrollar armas que causaran más daño o que fueran capaces de alcanzar al enemigo a una distancia mucho mayor con más frecuencia. Los problemas que enfrentaba la artillería de la época no serían fácilmente resueltos, y conforme pasó el tiempo apareció un vehículo novedoso que estaba destinado a opacarla, éste sería el avión equipado con bombas y torpedos, pero a él, a sus armas, y a la revolución que provocarían en el combate naval, los dejaremos a todos para el próximo libro de la serie dedicado a la Batalla de Midway.

Además, por un segundo imaginemos lo que hubiera sucedido de haber tenido Jellicoe en el aire a un par de hidroaviones, o que Scheer hubiera gozado de la ayuda de sus zeppelines. Aquella habría sido una valiosísima fuente de información sobre lo que estaba sucediendo con las flotas. Cuantas veces Jellicoe y Scheer desearon que alguien les dijera que era lo que estaba sucediendo, donde estaba el enemigo, hacia donde se dirigía; decenas de aeronaves sobre el campo de batalla les habrían mantenido informados. Definitivamente un cambio se acercaba, y definitivamente las aeronaves lo traían consigo, tanto para el combate directo como para la recopilación de información

táctica y estratégica.

Antes de abandonar a éste libro y a la Primera Guerra Mundial quiero hacer énfasis en la influencia del poder naval a nivel estratégico. Con anterioridad ya expliqué como el bloqueo que sufrió Alemania fue uno de los principales factores para su derrota, ahora quiero mencionar el resultado que obtuvieron los alemanes en su Segunda Ofensiva Submarina, la cual estuvo, muy, pero muy cerca de derrotar a los aliados occidentales.

Tras Jutlandia, y por los siguientes siete meses los submarinos alemanes continuaron operando junto a la flota que recibió la autorización de salir de su santuario; solo esporádicamente se le autorizó a los sumergibles aventurarse a detener barcos mercantes e inspeccionarlos, y si en ellos se hallaba algún tipo de contrabando, que pudiera ser considerado como material de guerra, se le hundía. Procediendo de esa forma se lograron muy pocos éxitos contra las rutas de comunicaciones enemigas, sin embargo para enero de 1917 la posición alemana ya comenzaba a ser muy preocupante: en el frente occidental tenían que mantenerse a la defensiva y en oriente Rumania les había declarado la guerra, agregando súbitamente en su contra a 500,000 soldados, además Rusia con su capacidad aparentemente inagotable de reunir tropas no daba señal de agotamiento. Presionado por la situación estratégica el 31 de enero de 1917 el káiser le anunció al mundo el reiniciaba los ataques de submarinos sin restricción alguna contra todos los barco mercante que intentaran llegar a Gran Bretaña y Francia, siendo la única excepción los barcos de la Cruz Roja. Desde ese momento los submarinos fueron lanzados contra las rutas de comunicación enemigas para hundir a cualquier barco mercante que se les cruzara en el camino.

Para ese momento en 1917 la marina imperial alemana contaba con 130 submarinos en su inventario, todos ellos eran naves relativamente eficientes que podían embarcar suficiente combustible y provisiones para permanecer en mar abierto por cuatro ó seis semanas, estaban equipados con una pieza de 105mm sobre la cubierta capaz de causar una cantidad sustancial de daño contra los barcos mercantes, y dentro de su casco transportaban 16 torpedos que podían ser lanzados desde seis tubos.

Lo que sucedió a continuación solo puede ser considerado como una masacre. Desde un inicio decenas de barcos mercantes fueron hundidos y pronto las pérdidas pasaron de decenas a cientos de

mercantes. Previo a ese momento el tonelaje hundidos era casi cero, pero en el mismo febrero de ese año 520,000 toneladas de buques mercantes aliados y neutrales se fueron a pique; en los meses siguientes la cifra aumentó: marzo 564,000; abril 860,000. Las pérdidas eran alarmantes; en solo tres meses 2,000,000 de toneladas en barcos mercantes se habían ido a pique.

Es importante poner a esa cifra en contexto. Gran Bretaña requería de 10,750,000

toneladas en barcos mercantes, propios y neutrales para mantener en pie de guerra a su industria y a su población. Las pérdidas eran severas y pronto comenzaron a escasear los alimentos importados, además un bien estratégico que cada vez se hacía más indispensable, el petróleo, comenzó a desaparecer de las reservas acumuladas en la isla.

Se necesitaba más de ese combustible, pero los barcos-tanque que lo traían desde América estaban siendo hundidos con pavorosa rapidez. La disminución de esas reservas era un golpe particularmente fuerte contra la marina de guerra británica, sus acorazados y cruceros más modernos, y todos sus destructores, dependían de ese combustible, y para el mes de abril los británicos ya solo tenían suficiente petróleo en su isla para ocho semanas de operaciones normales; así, como una medida de emergencia se tomó la decisión de limitar las operaciones de la flota.

La situación llegó a ser tan delicada que el mismo Jellicoe le anunció al gobierno británico que la suerte estaba echada sí las pérdidas de mercantes continuaban a ese ritmo. Del otro lado del cuadrilátero los asesores del káiser le habían asegurado que de lograr mantener el ritmo de hundimiento de mercantes enemigos en cerca de 600,000

toneladas mensuales podría doblegar a Gran Bretaña en menos de siete meses. Durante los siguientes tres meses las pérdidas continuaron a un ritmo escalofriante: mayo 616,000 toneladas; junio 696,000, julio 555,000. ¡Que cerca estaban los alemanes de ganar la guerra!

Pero los asesores del káiser no tomaron en cuenta el deseo de los británicos de continuar con la lucha, y su inventiva: para reemplazar parte de sus pérdidas ellos peinaron todos los puertos de la isla buscando barcos viejos para traerlos de vuelta al servicio activo, además se autorizaron los fondos para iniciar un extenso programa de construcción de mercantes, incluso se trajo de vuelta del frente de batalla a 35,000

obreros especializados en la construcción de barcos quienes se habían enlistado en el ejército. Pero eso no es todo, finalmente el Almirantazgo autorizó el sistema de convoyes. Previamente la marina de guerra británica había desechado esa opción creyendo que los mercantes estarían más seguros navegando solitarios, mientras que al mismo tiempo un puñado de los destructores y cruceros-ligeros se entregarían a la misión de patrullar las aguas del Océano Atlántico intentando toparse con algún submarino enemigo.

El sistema había sido un rotundo fracaso; pero para el mes de agosto 21 convoyes escoltados con 354 mercantes cruzaron el Atlántico, y solo perdieron a dos de sus barcos a ataques enemigos. Era un enorme éxito, que trajo otro fruto. Cada convoy se convirtió en un punto focal para la actividad enemiga, y aún cuando no pudieran destruir a los sumergibles alemanes, al menos les podían disuadir de atacar a los mercantes. Esa era la

solución. Desafortunadamente para los británicos ellos no tenían suficientes destructores para proteger a todos los convoyes, además en muchas ocasiones barcos continuaron viajando fuera de esas agrupaciones, y por los siguientes meses las pérdidas continuaron a un nivel alto, pero aquellas comenzaban a declinar: en septiembre se perdieron 353,000 toneladas, octubre 466,000, noviembre 302,000 y diciembre 414,000. Eso no es todo, además un nuevo aliado pronto les daría una importantísima ayuda. El 02 de abril de 1917 los Estados Unidos de Norteamérica entraron al conflicto y para el mes de junio su marina de guerra ya había asignado 28 de sus destructores para operar como escoltas, y para finales de la guerra ya tenían 79

asignados a esa tarea. Con esos barcos, y con lo de la Marina Real, fue posible colocar al 90% de la marina mercante británica bajo el sistema de convoyes. Las pérdidas eran cada vez menores. El peligro había pasado y diez meses después la agotada Alemania se rendía.

Quiero recalcarlo. La gran lección que podemos aprender del éxito alcanzado por los británicos con el bloqueo que efectuaron contra Alemania, y del triunfo que casi alcanzan los alemanes con sus submarinos, tiene que ver con la naturaleza misma del tipo de conflicto en el que las naciones se han enfrascado. En una situación ideal una nación que se lanza a una guerra intentará triunfar en el menor tiempo posible, ella se entregará a un conflicto-táctico, ó de corto-plazo, en el cual la calidad de las fuerzas armadas ya existentes le darán a una nación una mejor probabilidad de triunfar, obviando la

necesidad de usar sus reservas de materiales estratégicos o de depender de las importaciones. Pero en un conflicto-estratégico, ó de largo-plazo, las naciones beligerantes se enfrentaran en una guerra de números; quien tenga más material de guerra y tropas triunfara, y una parte fundamental en el desarrollo del conflicto será el asegurarse el abastecimiento de materias primas, porque una nación industrializada depende enormemente de sus importaciones, ya que es casi imposible hallar a todas las materias primas que requiere una sociedad moderna dentro de las fronteras de la nación propia, y sin aquellas es imposible mantenerse en pie de guerra. Esa es la esencia de todo conflicto-estratégico, ó de largo-plazo. En un conflicto convencional es un simple juego de números en el cual la cantidad tiene definitivamente una mayor ventaja sobre la calidad. Así de simple.

Bibliografía

1. Alexander McKee, ***Against the Odds***, Naval Institute Press, Annapolis, 1991; 2. Norman Polmar, ***Aggressors***

– Volume 2, Publicaciones Zokeisha, Tokio, 1990; 3. Antony Preston, ***Battleships***, Gallery Books, New York, 1981; 4. Jane's, ***Battleships of the 20th Century***, Harper Collins Publishers, New York, 1996; 5. Robert K.

Massie, ***Castles of Steel***, Random House, New York, 2003; 6. Robert K. Massie, ***Dreadnought***, Ballantine Books, New York, 1991; 7. Wayne P. Hughes, Jr., ***Fleet tactics***, Naval Institute Press Annapolis, Maryland, 1986; 8. Bill Gunston, ***History of Military Aviation***, Octopus Publishing Group Ltd, London, 2000 ; 9. Hans Mehl, ***Naval***

Guns: 500 years of Ships and Coastal Artillery, Naval Institute Press, Annapolis, 2002; 10. Donald Kagan, ***On***

the Origins of War and the Preservation of Peace, Anchor Books, New York, 1995; 11. Steve Crawford,

Portaaviones y acorazados, Libsa, Madrid, 2001; 12. William M. McBride, ***Technological Change and the***

United States Navy, 1865-1945, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2000; 13. Guy Robbins, ***The***

Aircraft Carrier Story 1908-1945, Cassell & Co. London, 2001; 14. Donald Macintyre, ***The Thunder of the Guns***, W.W. Norton & Company, New York, 1959; 15. Robert Jackson, ***The World's Great Battleships***, Thunder Bay Press, San Diego California, 2000; 16. ***A man of God built a futuristic weapon of war – then lost it beneath the***

waves, articulo hallado en la revista *Military History* del mes de octubre del año 1994; 17. ***The inventor of the***

first practical submarine began his work in a secret Irish attempt to sink the Royal Navy, articulo hallado en la revista *Military History* del mes de octubre del año 2,000

Artículos hallados en la Internet: 1. ***"Wright 1911 Modified B***

Flyer…" articulo encontrado en el Internet, el 27

de febrero, 2006: http://www.wpafb.af.mil/museum/early_years/ey2.htm; 2. ***"The Virtual Aviation Museum…"***

articulo encontrado en el Internet el 27 de febrero de 2006; http://luftfahrtmuseum.com/htmi/itf/lz4z.htm; 3.

"***Claude***

Grahame"

articulo

encontrado

en

el

Interntet

el

27

de

febrero

del

2006,

http://www.earlyaviators.com/egrahcl1.htm; 4. ***"The History of the Russian Navy. The Great War"*** ; articulo encontrado en el Internet el 01 de marzo, 2006; http://www.navy.ru/history/hrn11-e.htm; 5. "***Mediterranean***

Sea 1914" , articulo encontrado en el Internet el 01 de marzo, 2006; http://www.naval-

history.net/WW1AreaMed1914.htm; 6. ***"French Navy Deployment, Mediterranean 1914"*** , articulo encontrado en el Internet el 02 de marzo, 2006: http://www.gwpda.org/naval/fdfn0001.htm; 7. ***"Royal Italian Navy***

Deployment,

1914-1915" ,

articulo

encontrado

en

el

Internet

el

02

de

marzo,

2006:

http://www.gwpda.org/naval/fdin0001.htm; 8. ***"Austro-Hungarian Navy Deployment, 1914-1918"*** , articulo encontrado en el Internet el 02 de marzo, 2006: http://www.gwpda.org/naval/fdah0001.htm; 9. ***"Indefatigable***

Class

Battlecruiser” **,**

articulo

hallado

en

la

Internet

el

25

de

diciembre

del

2005

www.worldwar1.co.uk/battlecruiser/hms-indefatigable.html; 10. “***German Optical Rangefinders***” , articulo encontrado en la Internet, el 14 de octubre del 2005: http://www.navweaps.com/index_tech/tech-078.htm